



EXTRAIT

DU

Rapport décennal sur la situation administrative de la Belgique

(1851-1860).

VOIES DE COMMUNICATION; — RÉGIME DES EAUX; — POSTES; — TÉLÉGRAPHES;

INDUSTRIE MINÉRALE;

RECETTES ET DÉPENSES DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS;

Rédigé par M. Lucien ANDRÉ,

Sous la direction de **M. Eug. Bidaut**, secrétaire général du Ministère des Travaux publics, membre de la Commission centrale de statistique.



BRUXELLES. — IMPRIMERIE DE TH. LESIGNE,

Rue de la Charité, 19, faub. de Louvain.

—

1863

INTRODUCTION.

Le *Moniteur officiel* du 12 mars 1861, n° 71, contient les tableaux de la situation de la Caisse d'amortissement, des dépôts et consignations, à la date du 31 décembre 1860. Il résulte de cette publication que la dette constituée de la Belgique s'élevait encore, au 1er janvier 1861, au capital nominal de 414,032,215 fr. 55 c., non compris le montant de la rente à 2 ½ p. % dérivant de l'exécution des §§ 2 à 7 de l'article 63 du traité du 5 novembre 1842 avec la Hollande (1).

Le capital nominal prémentionné de 414,032,215 fr. 55 c., ramené à la valeur effective que lui donnaient les cours de la Bourse de Bruxelles, au 31 décembre 1860, représentait une somme de 398,559,949 fr. 30 c.

D'un autre côté, les crédits spéciaux votés, depuis le mois de septembre 1830 jusqu'au 31 décembre 1860, pour la construction des chemins de fer de l'État, des télégraphes électriques, des routes pavées ou empierrées, et pour l'établissement ou l'amélioration des voies navigables, etc., ont été couverts, soit au moyen des emprunts, soit par l'émission de bons du Trésor, soit par les ressources ordinaires des budgets. Ceux de ces crédits qui ont été directement prélevés sur le produit des emprunts forment ensemble un total de 233,391,168 fr. 57 c., se répartissant comme il suit, d'une part, entre les emprunts (2) sur lesquels les dépenses ont été imputées et, d'autre part, entre les divers services publics pour lesquels ces dépenses ont été faites :

EMPRUNTS.	ROUTES.	VOIES NAVIGABLES.	ACHAT de 4,000 actions de la SOCIÉTÉ RHÉNANE DES CHEMINS DE FER.	TRANSFERT [illegible] de la Loi DES MINISTÈRES DE LA JUSTICE et des TRAVAUX PUBLICS.	CHEMINS DE FER.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De 1836	350,000 00	2,490,000 00	» »	» »	24,524,163 74	27,364,163 74
— 1838	3,510,777 31	» »	» »	» »	32,267,256 39	35,778,033 70
— 1840	6,439,222 69	4,750,000 00	3,349,600 00	» »	69,472,643 62	80,711,466 31
— 1842	» »	» »	» »	» »	24,000,000 00	24,000,000 00
— 1848	» »	2,000,000 00	» »	» »	18,978,571 38	20,978,571 38
— 1852	» »	23,300,000 00	» »	» »	4,500,000 00	24,800,000 00
— 1853	» »	» »	» »	» »	4,958,933 44	4,958,933 44
— 1860	500,000 00	8,750,000 00	» »	700,000 00	4,850,000 00	14,800,000 00
TOTAUX. . .	10,800,000 00	38,290,000 00	3,349,600 00	700,000 00	180,551,568 57	233,391,168 57

Il n'est pas possible de fixer avec précision le montant des crédits qui, originairement couverts par la dette flottante, ont ultérieurement été rattachés à la dette consolidée, parce que la transformation de bons du Trésor en titres des emprunts constitués se fait sans qu'aucune indication spéciale fixe les émissions de bons du Trésor auxquelles la transformation s'applique : la loi porte, en termes généraux, que la consolidation aura lieu. *Dans les comptes du chemin de fer de l'État*, on a cependant toujours rattaché les crédits imputés sur la dette flottante à la première série de la dette consolidée qui venait à s'ouvrir ensuite, lorsque cette série n'avait pas déjà reçu une affectation spéciale; pour les autres services publics, la même marche n'a pas été suivie. Il y a, d'ailleurs, des crédits pour lesquels les voies et moyens n'ont pas été indiqués par la loi.

De 1830 à la fin de 1860, il a été construit, en Belgique, 1,933 kilomètres de routes ordinaires appartenant à l'État, ce qui portait le développement total de ces routes à 4,526.50 kilomètres; dans le même espace de trente années, le Gouvernement a établi ou acquis 601.85 kilomètres de chemins de fer et

(1) La dette à 2 ½ p. % représente une valeur nominale de 220,105,631 fr. 74 c., portant un intérêt annuel de 5,502,640 fr. 78 c.; au 31 décembre 1860 cette dette équivalait, au taux de 55.75 p. %, à une valeur effective de 122,708,889 fr. 70 c.

(2) Ce total de 233,391,168 fr. 57 c. ne constitue pas une dette spéciale; les dépenses qui le composent ont été imputées sur le produit des emprunts dont la valeur effective était encore de 398,559,949 fr. 30 c. à la date du 31 décembre 1860.

1,467 kilomètres de lignes télégraphiques. Au moment de la dissolution du royaume des Pays-Bas, le Gouvernement n'administrait que 89.30 kilomètres de canaux et rivières navigables; il en administrait 1,477 kilomètres, au 1er janvier 1861.

A cette date, des compagnies particulières avaient construit 1,127.50 kilomètres de railways; les routes provinciales et les routes concédées avaient une étendue de 2,225 kilomètres; les chemins vicinaux avaient été améliorés sur une longueur de 14,964 kilomètres.

Les valeurs matérielles créées pendant la même période, *en ce qui concerne les divers services ressortissant au Département des travaux publics*, se traduisent par un capital de 348,648,903 fr. 71 c. au *minimum*, savoir :

	fr. c.
Routes de l'État	43,271,695 24
Chemin de fer national	193,134,374 35
Chemin de fer de Mons à Manage	13,235,505 51
Canaux et rivières (1)	76,660,204 99
Plantations des routes et des canaux	1,317,050 39
Télégraphes	910,500 72
Actions du chemin de fer rhénan	3,349,600 00
Nouveaux hôtels des Ministères de la Justice et des Travaux publics	700,000 00
Ensemble	332,578,928 20
Excédant non encore dépensé sur les crédits	16,069,975 51
Total	348,648,903 71

Ce total est loin d'être l'équivalent des travaux publics dont le pays s'est enrichi depuis 1830. En effet, il ne comprend rien du chef des augmentations continues et considérables que e domaine public puise dans les budgets annuels. Ainsi, de 1858 à 1860, les allocations budgétaires ont supporté une dépense de 1,950,477 fr. 65 c., faite pour l'*amélioration* des voies navigables du royaume, ce qui répond à une moyenne de plus de 650,000 francs par année : en ne comptant qu'une moyenne de 400,000 francs, on arriverait encore à une plus-value de 12,000,000 de francs pour les trente années qui s'étendent de 1831 à 1860. Ainsi encore, les rapports remis annuellement aux Chambres législatives sur les opérations du chemin de fer de l'État signalent les prélèvements importants qui se font sur le budget pour faire face à de véritables frais de premier établissement : l'accroissement de valeur donné au railway national, dans ces conditions, est de 10 p. %, au moins, du capital pris sur les fonds spéciaux, soit plus de 19,000,000 de francs.

Les chiffres qui précèdent ne contiennent rien, non plus, du chef de l'acquisition et de la construction de divers bâtiments civils : le parachèvement de l'entrepôt de commerce d'Anvers a coûté, à lui seul, 2,147,995 fr. 68 c.; les travaux de la nouvelle salle du Sénat ont été payés au moyen des allocations budgétaires; des locaux ont été achetés dans plusieurs villes du royaume pour y établir le service de la poste aux lettres ou le siége des gouvernements provinciaux; l'hôtel Torrington a coûté 180,000 francs; 752,500 francs ont été employés à l'acquisition des hôtels situés *rue de la Loi*, nos 10, 12 et 14, et de la maison rue de l'Orangerie, n° 5; on a payé 165,000 francs pour l'hôtel Hauman; 215,000 francs pour l'hôtel d'Assche, et 275,000 francs pour l'hôtel Trazegnies; de grandes dépenses ont été faites pour l'appropriation du Palais ducal à divers usages et notamment aux expositions des beaux-arts; le réendiguement des poldres de Lillo, de Borgerweert et de Liefkenshoek a absorbé 3,499,899 fr. 13 c., etc., etc.

Enfin, le relevé des sommes consacrées à l'érection des travaux publics dont la dépense est renseignée ci-dessus à 348,648,903 fr. 71 c., ne comprend pas la valeur des douze voies de navigation intérieure qui, de 1831 à 1861, ont été reprises des provinces, sans indemnité pour celles-ci.

La valeur réelle de la dette consolidée s'élevait, a-t-on dit, à 398,559,949 fr. 30 c., au 31 décembre 1860, en la calculant d'après la cote de la Bourse; mais l'émission ayant eu lieu à des taux inférieurs à ceux de cette cote, il en résulte que la somme encaissée par le Trésor n'atteint pas 398,000,000 de francs; et cependant ce dernier chiffre ne dépasse certainement pas le coût des travaux publics dont l'incomplète énumération précède.

La dette consolidée (2) est donc représentée, en entier, par la valeur des seules propriétés dont le Département des travaux publics a la garde et la gestion.

D'un autre côté, les services ressortissant à ce Département produisent, chaque année, une recette nette de 14,000,000 de francs (3), qui peut être appliquée, soit à des entreprises nouvelles, soit au payement des intérêts et de l'amortissement de la dette constituée.

Au point de vue financier, la situation, ainsi définie, se passe de commentaires.

Mais les progrès accomplis dans l'ordre matériel ont une signification bien plus élevée que celle qui se traduit par la balance des recettes et des dépenses : ils attestent, avec une énergie invincible, la vitalité de nos institutions, l'activité de nos industries, la prospérité de notre commerce et la fécondité de notre agriculture.

Les magnifiques travaux que la Belgique indépendante a élevés à la surface de son sol resteront comme d'impérissables monuments de la richesse nationale : ils ont servi à la consolidation de notre indépendance, ils ont attiré sur notre pays l'attention du monde et nous pouvons les contempler avec une légitime fierté.

L'immense développement du vaste réseau de voies de communication que la Belgique a créé fait circuler la vie dans toutes les directions et sur tous les points du pays, en nous associant au mouvement intellectuel et à tous les perfectionnements de l'ordre matériel, qui sont les signes caractéristiques du XIXe siècle. Ce petit royaume, qui vient seulement de naître à la liberté, a pris part, depuis trente ans, à toutes les grandes œuvres que le génie moderne répand à profusion sous ses pas; il est même arrivé parfois à la Belgique de marcher hardiment la première dans la voie du progrès et des améliorations sociales : les pages qui vont suivre démontreront qu'elle peut s'en féliciter, comme elle se félicite, chaque jour, de la considération dont elle est entourée.

(1) Y compris le canal de Mons à Condé, pour 3,000,000 de francs, soit pour le coût de construction.

(2) Non compris, ainsi que la remarque en est faite ci-dessus, la rente 2 ½ p. %.

(3) *Voir* ci-après chap. VI.

CHAPITRE PREMIER.

VOIES DE COMMUNICATION.

Les voies de communication se répartissent en deux groupes principaux, respectivement désignés sous la dénomination de *grande voirie* ou de *petite voirie.*

Ainsi qu'il est dit dans le *Rapport décennal sur la situation administrative de la Belgique*, pendant la période de 1841 à 1850, la *grande voirie* comprend les routes de l'État, les routes provinciales, les grand'routes concédées, les chemins de fer, les canaux et les voies navigables.

De son côté, la petite voirie embrasse :

1° La *voirie urbaine*, c'est-à-dire la confection, l'entretien et la police des rues, impasses et places publiques des communes, l'alignement des maisons, la salubrité, la liberté et la sûreté dans ces rues, impasses et places publiques ;

2° La *voirie vicinale*, c'est-à-dire l'établissement et l'entretien des routes ou chemins qui relient entre eux les cantons ou les communes;

3° Les *cours d'eau non navigables ni flottables.*

Sauf en ce qui concerne la *voirie urbaine* et les *cours d'eau non navigables ni flottables*, la statistique des travaux et des résultats de l'exploitation de chacune de ces espèces de voies de communication, pour les années 1851 à 1860, fait l'objet des tableaux et des indications qui vont suivre.

SECTION PREMIÈRE. — *Routes.*

I. — *Développement des routes.* — Les routes pavées et empierrées qui font partie de la *grande voirie* et qui, par conséquent, ne comprennent pas les *chemins vicinaux*, sont divisées en trois catégories : 1° les *routes de l'État*, de première et de seconde classe; 2° les *routes provinciales;* 3° les *routes concédées.*

La division des *routes de l'État*, en routes de première classe et en routes de seconde classe, a été créée, dans le temps, pour distinguer les routes qui traversaient le pays d'une extrémité à l'autre, de celles qui, à l'époque où la classification a été faite, ne présentaient pas une ligne continue coupant le royaume dans toute son étendue. Aujourd'hui cette distinction est devenue sans objet.

La largeur des routes varie non-seulement de l'une à l'autre route, mais encore d'une partie à l'autre d'une même route; elle est tantôt de 15 mètres, tantôt de 10 mètres et tantôt de 8 mètres. Toutefois, on peut admettre, en général, que la largeur ordinaire est comme il suit :

	Mètres.
Routes de l'État	15
— provinciales.	13
— concédées.	15

Cette largeur comprend la chaussée et les deux accotements. Chacun de ceux-ci offre une largeur de 2m,50; ils sont, presque partout, bordés d'une rangée d'arbres.

Au 31 décembre 1850, le développement des routes, en Belgique, était :

	Mètres.	Mètres.
Pour les routes de l'État de 1re classe, de	1,265,918	4,080,233
— — de 2e — de	2,814,315	
— provinciales, de		1,485,912
— concédées, de		669,931
TOTAL. . .		6,236,076

ou 1,247.21 lieues de 5,000 mètres.

Pendant les années 1851 à 1860, le développement des routes de l'État de première classe ne s'est pas accru ; mais il a été construit, savoir :

	Mètres.
Routes de l'État de 2e classe.	446,287.55
— provinciales	39,462.95
— concédées	29,793.75
ENSEMBLE. . .	515,544.25

Ce qui représente environ 8.27 p. °/o de l'étendue des routes existant au 31 décembre 1850, et porte à 6,751,620m,25 (1,350.32 lieues) l'étendue totale des routes de grande vicinalité construites en Belgique jusqu'à la date du 1er janvier 1861.

Les tableaux donnés ci-après indiquent la longueur par province, de même que l'année de l'établissement, des routes créées pendant les dix années dont la présente publication est destinée à mettre les travaux en relief. On remarquera peut-être que la longueur renseignée pour plusieurs de ces routes ne correspond pas exactement à celle qui se trouve annoncée dans les relevés annuels du Département des travaux publics; cela provient de ce que ces relevés ont dû parfois ne mentionner qu'une étendue *présumée*, telle qu'elle résultait des études préalables du corps des ponts et chaussées, tandis que la présente publication indique l'étendue *réelle*, constatée à la date de la mise de la route à l'état d'entretien.

Afin d'échapper au retour de cet inconvénient, la statistique annuelle, à partir de 1857, n'a plus donné l'indication de la longueur des *routes en construction;* elle n'a plus fourni ce renseignement qu'en ce qui concerne les routes complétement achevées. C'est pour cette raison que les tableaux suivants accusent, en apparence, un ralentissement dans les travaux effectués, pour ce qui concerne les années 1858 à 1860 inclusivement ; tandis que ces trois années n'ont, sous ce rapport, pas été moins bien employées que les précédentes.

1. — *Routes de l'État de seconde classe.*

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE DE LA CONSTRUCTION. 1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	TOTAUX.
PROVINCE D'ANVERS.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Moll au camp de Beverloo (section de Baelen à la limite de la province).	6,290.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	6,290.00
Turnhout vers Tilbourg.	1,800.00	5,018.00	3,900.00	2,800.00	5,291.00	» »	» »	» »	» »	» »	18,809.00
Hoogstraeten vers Bréda (section comprise entre la traverse d'Hoogstraeten et la frontière neerlandaise au hameau de Stroybeck	» »	» »	» »	» »	» »	12,349.00	» »	» »	» »	» »	12,349.00
TOTAUX. . .	8,090.00	5,018 00	3,900.00	2,800.00	5,291.00	12,349.00	» »	» »	» »	» »	37,448.00
PROVINCE DE BRABANT.											
Route de Wavre à Huy	2,691.50	7,292.06	1,662.00	2,128.00	2,168.00	2,254.50	» »	» »	» »	» »	18,196.06
Prolongement de la rue de la Loi, de la limite de Bruxelles :											
1° A la route de Louvain	» »	» »	» »	1,992.60	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1,992.60
2° A la route de Wavre.	» »	» »	» »	1,052.15	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1,052.15
Hal à Ninove (section de Leerbeek à la limite du Brabant)	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*4,774.00	» »	» »	» »	*4,774 00
Etterbeek à Ixelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*1,394.00	» »	» »	» »	*1,394.00
TOTAUX. . .	2,691.50	7,292.06	1,662.00	5,172.75	2,168.00	2,254.50	*6,168.00	» »	» »	» »	21,240.81 *6,168.00
PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.											
Ingelmunster à Vive-St-Éloy. . . .	6,155 00	4,620.00	» »	» »	» »	1,855.00	» »	» »	» »	» »	12,630 00
Bloemendaele à Knesselaere	3,287 00 *2,685.00	» » » »	» » » »	» » » »	» » » »	» » » »	» » » »	» » » »	» » » »	» » » »	3,287.00 *2,685.00
Deerlyk à Caester	» »	4,141.00	2,990.00	4,766 00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	11,897.00
Poelcappelle à Clercken.	» »	» »	2,606.40	9,442.30	» »	4,623.30	» »	» »	» »	» »	16,672.00
Plasschendaele à Slykens	» »	925.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	925.00
Redressement et elargissement de la section de la route d'Ypres vers Bailleul, comprise entre la route d'Ypres à Lille et le cabaret Le Plas.	» »	» »	2,847.35	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	2,847.35
Bloemendaele à Eernoghem	» »	» »	» »	15,888.00	» »	» »	9,830.25	» »	» »	» »	25,718.25
Ypres à la frontière française, vers la chaussée en gravier de Bailleul, par les villages de Dickebusch et de Locre.	» »	» »	» »	2,975.80	» »	4,066.20	» »	» »	» »	» »	7,042.00
Nieuport à Pervyse par Ramscappelle.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	6,950 00	» »	» »	» »	6,950.00
TOTAUX. . .	9,442.00 *2,685.00	9,686 00	8,443.75	33,072.10	» »	10,544.50	16,780.25	» »	» »	» »	87,968.60 *2,685.00

N. B. L'astérisque (*) marque les routes ou parties de routes qui sont simplement empierrées.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE DE LA CONSTRUCTION.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Redressement de la route d'Audenarde à Grammont (section d'Elst à Nederbrakel).	» »	» »	1,588.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1,588.00
Redressement de la route d'Anvers vers Lille, dans la traverse du polder de Borgerweert.	» »	» »	650.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	650.00
Reconstruction et élargissement du Pont-Neuf, à Gand, faisant partie de la grande voirie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Hal à Ninove (section comprise entre Ninove et la limite du Brabant) .	» »	» »	» »	» »	4,053.00	» »	» »	» »	» »	» »	4,053.00
Wetteren à Oombergen.	» »	» »	» »	» »	» »	3,547.75	» »	» »	» »	» »	3,547.75
TOTAUX. . .	» »	» »	2,238.00	» »	4,053.00	3,547.75	» »	» »	» »	» »	9,838.75
PROVINCE DE HAINAUT.											
Chimay vers Rocroy.	*2,576.00	*11,718.00	* 333.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 14,627.00
PROVINCE DE LIÉGE.											
Huy à Stavelot	*3,472.50	*2,596.00	» »	*3,300.00	*1,853.00	*3,455.00	» »	» »	» »	» »	* 14,676.50
Huy à Waremme	*7,460.00	*2,072.00	*1,243.00	*10,010.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 20,785.00
Verviers à Francorchamps (2e section).	*7,126.00	* 363.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	7,489.00
Eupen à Malmédy.	» »	» »	» »	» »	4,244.00	» »	» »	» »	» »	» »	4,244.00
Wavre à Huy.	» »	» »	» »	» »	*3,555.00	» »	*9,445.00	» »	» »	» »	* 13,000.00
Prolongement jusqu'à Bierset, de la route de Jemeppe au Dieren-Patar.	» »	» »	» »	» »	» »	*1,020.40	» »	» »	» »	» »	* 1,020.40
Prolongement jusqu'à la frontière, vers Eupen, de la route de Dolhain à la forêt de Hertogenwald. . .	» »	» »	» »	» »	» »	*3,453.70	» »	» »	» »	» »	* 3,453.70
Pont du Val-Benoit à Hody.	» »	» »	» »	» »	» »	*3,051.00	» »	» »	» »	» »	* 3,051.00
Riempst à Hollembaye	» »	» »	» »	» »	» »	*4,162.00	» »	» »	» »	» »	* 4,162.00
TOTAUX. . .	*18,058.50	*5,031.00	*1,243.00	*13,310.00	4,244.00 *5,408.00	*15,142.10	*9,445.00	» »	» »	» »	4,244.00 * 67,637.60
PROVINCE DE LIMBOURG.											
Hasselt vers Maestricht (section de Holt à la limite, vers Maestricht).	3,603.00	8,325.90	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	11,928.90
Hechtel à Beeringen (section comprise entre le camp et le village de Beverloo).	5,310.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	5,310.00
Hannut à Saint-Trond (partie comprise dans la province).	*3,142.00	*3,142.00	*3,144.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 9,428.00
Moll au camp de Beverloo (de la limite de la province d'Anvers au camp).	» »	2,629.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	2,629.00
Riempst à Hollembaye	» »	*1,492.20	*1,492.00	*3,430.00	* 591.20	» »	» »	» »	» »	» »	* 7,005.40
Achel à Peer	» »	» »	» »	» »	4,267.95	*9,589.95	» »	» »	» »	» »	4,267.95 * 9,589.95
Hamont à la route de Hasselt à Bois-le-Duc.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*8,235.83	4,516.50	» »	3,422.00	7,938.50 * 8,235.83
TOTAUX. . .	8,913.00 *3,142.00	10,954.90 *4,634.20	*4,636.00	*3,430.00	4,267.95 * 591.20	*9,589.95	*8,235.83	4,516.50	» »	3,422.00	32,074.35 * 34,259.48

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE DE LA CONSTRUCTION.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE LUXEMBOURG.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Salm-Château à la limite du Grand-Duché, vers Diekirch (2e sect.). .	*9,607.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*9,607.00
Jamoigne à Jérouville	*9,684.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*9,684.00
Route de Stavelot vers Sedan (redressement de la traverse de Bouillon et construct. d'un pont sur la Semois).	*1,580.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*1,580.00
Arlon à la limite du Grand-Duché, vers Oberpallen, et ouverture d'une nouvelle rue dans Arlon.	» »	*5,221.00	* 31.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*5,252.00
Liége à Charleville (section de Wellin à Gribelle).	» »	» »	*6,550.00	» »	8,524.00	» »	» »	» »	» »	» »	8,524.00 *6,550.00
Redressement de la partie de la route d'Arlon vers Longwy, comprise entre Aubange et Messancy. . .	» »	» »	» »	*1,218.10	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*1,218.10
Rochefort à Gribelle	» »	» »	» »	» »	» »	*8,961.00	» »	» »	» »	*2,213.00	*11,174.00
Achèvement de la route de Gros-Chêne à Verviers.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*3,685.00	» »	» »	» »	*3,685.00
TOTAUX. . .	*20,871.00	*5,221.00	*6,581.00	*1,218.10	8,524.00	*8,961.00	*3,685.00	» »	» »	*2,213.00	8,524.00 *48,750.10
PROVINCE DE NAMUR.											
Gedinne vers Charleville	*11,004.00	» »	*6,640.00	» »	*3,278.00	» »	» »	» »	» »	» »	*20,922.00
Même route (embranchement de Sart-St-Laurent à Bois-de-Villers). . .	*4,883.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*4,883.00
Andenne à Bierwart (achèvement et pont sur la Meuse, à Andenne) . .	*1,147.00	* 744.56	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*1,891.56
Philippeville à Marche (Beauraing à la frontière française, vers Givet) .	*2,980,00	* 107.00	» »	*6,124.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*9,211.00
Anthée à Feschaux.	*6,673.00	*5,040.00	*4,776 00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*16,489.00
Égbezée à la Sambre	» »	» »	» »	» »	4,618.00	*2,978.00	» »	» »	» »	» »	7,596.00
Rochefort à Gribelle	» »	» »	» »	» »	» »	*5,916.00	*3,232.00	» »	» »	» »	*9,148.00
Gribelle vers Charleville (partie de route à Membre, et pont sur la Semois)	» »	» »	» »	» »	» »	* 681.60	» »	» »	» »	» »	* 681.60
TOTAUX. . .	*26,687.00	*5,891.56	*11,416.00	*6,124.00	4,618.00 *3,278.00	*9,575.60	*3,232.00	» »	» »	» »	*66,204.16 4,618.00
RÉCAPITULATION.											
Province d'Anvers.	8,090.00	5,018.00	3,900.00	2,800.00	5,291.00	12,349.00	» »	» »	» »	» »	37,448.00
— de Brabant	2,691.50	7,292.06	1,662.00	5,172.75	2,168.00	2,254.50	6,168.00	» »	» »	» »	27,408.81
— de la Flandre occidentale.	12,127.00	9,686.00	8,443.75	33,072.10	» »	10,544.50	16,780.25	» »	» »	» »	90,653.60
— de la Flandre orientale . .	» »	» »	2,238.00	» »	4,053.00	3,547.75	» »	» »	» »	» »	9,838.75
— de Hainaut	2,576.00	11,718.00	333.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	14,627.00
— de Liége	18,058.50	5,031.00	1,243.00	13,310.00	9,652.00	15,142.10	9,445.00	» »	» »	» »	71,881.60
— de Limbourg	12,055.00	15,589.10	4,636.00	3,430.00	4,850.15	9,589.95	8,235.83	4,516.50	» »	3,422.00	66,333.53
— de Luxembourg	20,871.00	5,221.00	6,581.00	1,218.10	8,524.00	8,961.00	3,685.00	» »	» »	2,213.00	57,274.10
— de Namur.	26,687.00	5,891.56	11,416.00	6,124.00	7,896.00	9,575.60	3,232.00	» »	» »	» »	70,822.16
TOTAUX. . .	102,156.00	65,446.72	40,452.75	65,126.95	42,443.15	71,964.40	47,546.08	4,516.50	» »	5,635.00	446,287.55

2. — *Routes provinciales.*

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE DE LA CONSTRUCTION.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE HAINAUT.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Ath à Frasnes	» »	» »	*12,510.70	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*12,510.70
Merbes-le-Château à la route de Beaumont	283.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	283.00
	*2,781.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*2,781.00
Gosselies à Nivelles (section de Liberchies à la limite de la province de Brabant)	7,540.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	7,540.00
Pont-St-Vaast à la ferme Picart	2,010.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	2,010.00
Dour à la frontière de France vers Bavay	» »	1,396.32	2,792.63	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	4,188.95
TOTAUX	9,833.00	1,396.32	2,792.63	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	14,021.95
	*2,781.00	» »	*12,510.70	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*15,291.70
TOTAUX GÉNÉRAUX	12,614.00	1,396.32	15,303.33	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	29,313.65
PROVINCE DE LIÉGE.											
Wavre à Hannut (partie comprise dans la province)	» »	» »	» »	» »	» »	*5,237.60	» »	» »	» »	» »	*5,237.60
PROVINCE DE LUXEMBOURG.											
Hotton à Manhay (section comprise entre Soy et Hotton)	» »	*4,911.70	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	*4,911.70
RÉCAPITULATION.											
Province de Hainaut	12,614.00	1,396.32	15,303.33	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	29,313.65
— de Liége	» »	» »	» »	» »	» »	5,237.60	» »	» »	» »	» »	5,237.60
— de Luxembourg	» »	4,911.70	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	4,911.70
TOTAUX	12,614.00	6,308.02	15,303.33	» »	» »	5,237.60	» »	» »	» »	» »	39,462.95

3. — *Routes concédées.*

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE DE LA CONSTRUCTION.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.											
Routes dont la propriété doit revenir à l'État.											
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Watervliet à la frontière hollandaise, dans la direction de Yzendyke . .	» »	» »	1,447.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1,447.00
Kerkbrugge à Terdonck.	» »	» »	» »	4,370.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	4,370.00
Saint-Laurent au hameau de Balgerhoek.	» »	» »	» »	» »	4,463.00	» »	» »	» »	» »	» »	4,463.00
Ertvelde à Lembeke, par Oost-Eecloo.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	7,600.00	» »	» »	7,600.00
TOTAUX. . .	» »	» »	1,447.00	4,370.00	4,463.00	» »	» »	7,600.00	» »	» »	17,880.00
PROVINCE DE HAINAUT.											
Route dont la propriété doit revenir à la province.											
Binche à Morlanwelz	» »	5,025.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	5,025.00
PROVINCE DE LIÉGE.											
Routes dont la propriété doit revenir à l'État.											
Embranchement reliant la route de Liége à Dinant par Ciney, à celle du pont du Val-Benoît à Hody . .	» »	* 780.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 780.00
Esneux sur l'Ourthe à Houte-si-Plou.	» »	*1,500.00	*1,573.75	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 3,073.75
Rectification de la rampe de Florzée, à la route dite de l'*Amblève* . . .	» »	» »	*3,335.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 3,335.00
TOTAUX. . .	» »	*2,280.00	*4,908.75	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 7,188.75
RÉCAPITULATION.											
Province de la Flandre orientale . .	» »	» »	1,447.00	4,370.00	4,463.00	» »	» »	7,600.00	» »	» »	17,580.00
— de Hainaut	» »	5,025.00	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	5,025.00
— de Liége	» »	*2,280.00	*4,908.75	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 7,188.75
TOTAUX. . .	» »	5,025.00	1,447.00	4,370.00	4,463.00	» »	» »	7,600.00	» »	» »	22,605.00
	» »	*2,280.00	*4,908.75	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	* 7,188.75
TOTAUX GÉNÉRAUX. . .	» »	7,305.00	6,355.75	4,370.00	4,463.00	» »	» »	7,600.00	» »	» »	29,793.75

Le tableau suivant, qui est, en partie, la récapitulation de ceux qui précèdent, indique, par province et pour chaque espèce de route :

1° La situation constatée au 31 décembre 1850;

2° L'accroissement pris par le développement des routes, pendant les années 1851 à 1860 inclusivement;

3° La situation à la date du 1er janvier 1861.

En ce qui concerne les routes de l'État, on a maintenu, dans le susdit tableau, la distinction établie, depuis 1821, entre les routes de première classe, d'une part, et les routes de deuxième classe, d'autre part.

Tableau comparatif des routes existant au 31 décembre 1850 et au 31 décembre 1860.

PROVINCES.	ROUTES.	AU 31 DÉCEMBRE 1850. DÉVELOPPEMENT DES ROUTES. (En mètres.) PAR ESPÈCE DE ROUTE.	AU 31 DÉCEMBRE 1850. PAR PROVINCE.	ACCROISSEMENT DE 1851 À 1860. (En mètres.) PAR ESPÈCE DE ROUTE.	ACCROISSEMENT DE 1851 À 1860. PAR PROVINCE.	AU 31 DÉCEMBRE 1860. DÉVELOPPEMENT DES ROUTES. (En mètres.) PAR ESPÈCE DE ROUTE.	AU 31 DÉCEMBRE 1860. PAR PROVINCE.
ANVERS	Routes de l'État de 1re classe.	57,872.00	461,646.00	» »	37,448.00	57,872.00	499,094.00
	— — de 2e classe.	160,575.00		37,448.00		198,023.00	
	— provinciales	243,199.00		» »		243,199.00	
	— concédées	» »		» »		» »	
BRABANT	Routes de l'État de 1re classe.	173,547.00	862,917.00	» »	27,408.81	173,547.00	890,325.81
	— — de 2e classe.	281,594.00		27,408.81		309,002.81	
	— provinciales	388,790.00		» »		388,790.00	
	— concédées	18,986.00		» »		18,986.00	
FLANDRE OCCIDENTALE	Routes de l'État de 1re classe.	194,130.00	763,752.00	» »	90,653.60	194,130.00	854,405.60
	— — de 2e classe.	378,043.00		90,653.60		468,696.60	
	— provinciales	181,011.00		» »		181,011.00	
	— concédées	10,568.00		» »		10,568.00	
FLANDRE ORIENTALE	Routes de l'État de 1re classe.	154,121.00	775,580.00	» »	27,418.75	154,121.00	802,998.75
	— — de 2e classe.	251,483.00		9,838.75		261,321.75	
	— provinciales	156,760.00		» »		156,760.00	
	— concédées	213,216.00		17,580.00		230,796.00	
HAINAUT	Routes de l'État de 1re classe.	158,574.00	879,172.00	» »	48,965.65	158,574.00	928,137.65
	— — de 2e classe.	320,113.00		14,627.00		334,740.00	
	— provinciales	164,254.00		29,313.65		193,567.65	
	— concédées	236,231.00		5,025.00		241,256.00	
LIÉGE	Routes de l'État de 1re classe.	89,109.00	639,346.00	» »	84,307.95	89,109.00	723,653.95
	— — de 2e classe.	382,002.00		71,881.60		453,883.60	
	— provinciales	40,420.00		5,237.60		45,657.60	
	— concédées	127,815.00		7,188.75		135,003.75	
LIMBOURG	Routes de l'État de 1re classe.	94,501.00	333,350.00	» »	66,333.53	94,501.00	399,683.53
	— — de 2e classe.	238,849.00		66,333.53		305,182.53	
	— provinciales	» »		» »		» »	
	— concédées	» »		» »		» »	
LUXEMBOURG	Routes de l'État de 1re classe.	171,423.00	812,779.00	» »	62,185.80	171,423.00	874,964.80
	— — de 2e classe.	455,280.00		57,274.10		512,554.10	
	— provinciales	186,076.00		4,911.70		190,987.70	
	— concédées	» »		» »		» »	
NAMUR	Routes de l'État de 1re classe.	172,641.00	707,534.00	» »	70,822.46	172,641.00	778,356.46
	— — de 2e classe.	346,376.00		70,822.46		417,198.46	
	— provinciales	125,102.00		» »		125,102.00	
	— concédées	63,415.00		» »		63,415.00	
LE ROYAUME	Routes de l'État de 1re classe.	1,265,918.00	6,236,076.00	» »	515,544.25	1,265,918.00	6,751,620.25
	— — de 2e classe.	2,814,315.00		446,287.55		3,260,602.55	
	— provinciales	1,485,912.00		39,462.95		1,525,374.95	
	— concédées	669,931.00		29,793.75		699,724.75	

Si l'on remonte jusqu'à l'époque où la Belgique s'est constituée en royaume indépendant, on trouve que l'étendue des routes s'est progressivement développée comme il suit :

ROUTES	LONGUEUR au 31 décembre 1830 — (En mètres.)	ACCROISSEMENT (en mètres). De 1831 à 1840.	De 1841 à 1850.	De 1851 à 1860.	De 1831 à 1860.	LONGUEUR au 31 décembre 1860 — (En mètres.)
De l'État, de 1re classe	1,190,807	65,943	9,168	» »	75,111.00	1,265,918.00
— de 2e classe	1,402,683	436,153	975,479	446,287.55	1,857,919.55	3,260,602.55
Provinciales	514,295	291,391	680,226	39,462.95	1,011,079.95	1,525,374.95
Concédées	133,673	141,084	395,174	29,793.75	566,051.75	699,724.75
TOTAUX	3,241,458	934,871	2,059,747	515,544.25	3,510,162.25	6,751,620.25

Il résulte de ces chiffres que l'augmentation obtenue pendant la période de trente ans, qui sépare le commencement de 1831 de la fin de 1860, équivaut à 108 p. % du développement des routes existantes au 31 décembre 1830. Cette augmentation proportionnelle s'est produite : de 1831 à 1840, à concurrence de 29 p. %; de 1841 à 1850, à concurrence de 65 p. %, et de 1851 à 1860, à concurrence de 16 %. On voit que les travaux exécutés dans le cours des dix dernières années ont été moins considérables que ceux des deux périodes décennales précédentes; cela s'explique par la création et l'extension des voies ferrées, aussi bien que par cette raison naturelle que plus on fait de routes, moins il en reste à faire. A cet égard, la Belgique occupe actuellement une position dont elle peut à bon droit se féliciter : les grandes artères des voies de communication sont achevées ou à peu près; la petite voirie doit, seule, parmi les moyens de transport, absorber maintenant la plus large part de l'attention et des soins des administrations publiques.

Le développement des différentes espèces de routes existantes au 31 décembre 1860, comparé à la surface du territoire de chaque province, donne les rapports indiqués au tableau suivant :

PROVINCES.	SURFACE du TERRITOIRE.	PAR 1,000 HECTARES : ROUTES de l'État de 1re classe.	de l'État de 2e classe.	provinciales.	concédées.
	Hectares.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Anvers	283,314	204.27	698.96	858.42	»
Brabant	328,323	528.59	941.16	1,184.47	57.82
Flandre occidentale	323,449	600.19	1,449.06	559.62	32.67
Flandre orientale	299,787	511.10	874.70	522.90	769.87
Hainaut	372,205	426.04	899.34	520.05	648.18
Liége	289,319	308.00	1,568.80	157.81	466.62
Limbourg	241,315	391.61	1,264.66	»	»
Luxembourg	441,704	388.11	1,160.40	432.38	»
Namur	366,180	471.46	1,139.33	342.46	172.36
LE ROYAUME	2,945,393	429.77	1,106.94	517.85	237.55

Ainsi, d'après l'étendue totale des routes, les neuf provinces se classent dans l'ordre que voici :

	Mètres.			
La province de Brabant a. . .	2,711.74	de routes,	par 1,000 hect.	de territoire.
— de la Fl. orient. .	2,678.57	—	—	—
— de la Fl. occid. .	2,641.54	—	—	—
— de Liége . . .	2,501.23	—	—	—
— de Hainaut . . .	2,493.64	—	—	—
— de Namur . . .	2,125.61	—	—	—
— de Luxembourg . .	1,980.89	—	—	—
— d'Anvers . . .	1,761.65	—	—	—
— de Limbourg . .	1,636.27	—	—	—
LE ROYAUME . . .	2,292.11	—	—	—

La province de Hainaut, qui occupe ici le cinquième rang, venait en troisième ligne, à la date du 31 décembre 1850; c'est le seul déclassement qui se soit produit pendant la période décennale de 1851 à 1860.

Les indications qui précèdent se traduisent, d'ailleurs, comme il suit :

			H. C.	
La province de Brabant a. . .	1 kilomètre	de routes par	368.76	de territoire
— de la Fl. orient. .	—	—	373.33	—
— de la Fl. occid. .	—	—	378.57	—
— de Liége	—	—	399.80	—
— de Hainaut . . .	—	—	401.02	—
— de Namur	—	—	470.45	—
— de Luxembourg .	—	—	504.84	—
— d'Anvers	—	—	567.70	—
— de Limbourg .	—	—	603.79	—
LE ROYAUME	—	—	436.28	—

Les mêmes calculs faits, non plus en ce qui concerne l'étendue territoriale, mais par rapport à la population constatée au

31 décembre 1860, conduisent aux résultats relevés dans le tableau suivant :

PROVINCES.	POPULATION au 31 décembre 1860.	PROPORTION par 1,000 habitants.
		Mètres.
Anvers	452,844	1,102 20
Brabant	804,037	1,111.46
Flandre occidentale	638.733	1,337.66
Flandre orientale	799,514	1,004.36
Hainaut	814,019	1,140.19
Liége	530,398	1,364 36
Limbourg	195,319	2,046.31
Luxembourg	202,080	4,329.79
Namur	298,046	2.611 53
Le royaume	4,731,957	1,426.81

Voici donc quel est l'ordre de classement :

	Mètres.	
La province de Luxembourg a	4,329.79 de routes par 1,000 habitants.	
— de Namur	2,611.53	— —
— de Limbourg	2,046 31	— —
— de Liége	1,364.36	— —
— de la Flandre occidentale	1,337.66	— —
— de Hainaut	1,140.19	— —
— de Brabant	1,111.46	— —
— d'Anvers	1,102.20	— —
— de la Flandre orientale	1,004.36	— —
Le royaume	1,426 81	— —

En d'autres termes :

La province de Luxembourg a	1 kilomètre de route par 231 habitants.				
— de Namur	—	—	383	—
— de Limbourg	—	—	488	—
— de Liége	—	—	733	—
— de la Flandre occidentale	—	—	747	—
— de Hainaut	—	—	877	—
— de Brabant	—	—	899	—
— d'Anvers	—	—	907	—
— de la Flandre orientale	—	—	995	—
Le royaume	—	—	709	—

On voit que le rapport proportionnel du développement des routes à l'étendue du territoire diffère considérablement du rapport proportionnel de ce même développement à la population. Il n'y a que la province de Liége qui garde le même rang des deux côtés; c'est aussi la moyenne applicable à cette province qui se rapproche le plus de la moyenne générale constatée pour l'ensemble du pays; c'est la province de Liége qui, abstraction faite du Limbourg, a le moins de routes provinciales (longueur effective); c'est elle, enfin, qui, sauf la Flandre occidentale, le Luxembourg et la province de Namur, possède la plus grande longueur de routes construites par l'État.

Il est à peine nécessaire de faire remarquer combien est satisfaisante la situation de la province de Luxembourg, au point de vue du rapport du développement des routes à la population.

En ce qui touche le rapport de la longueur des routes au nombre des habitants, chacune des neuf provinces occupe, au 31 décembre 1860, le rang de classement que la statistique lui assignait déjà à la date du 31 décembre 1850. Cependant, l'accroissement de population a été proportionnellement plus considérable que l'accroissement du développement des routes, pendant la période décennale, dans les provinces de Hainaut et de Brabant; — ces deux accroissements respectifs ont marché de pair dans les provinces de Liége et d'Anvers.

II. — *Dépenses de construction, d'amélioration, de restauration, de parachèvement,* etc. — A part les dépenses d'entretien, dont il sera spécialement parlé plus loin, il est, chaque année, consacré des sommes importantes, non-seulement à des travaux de construction proprement dits, mais aussi à des travaux de parachèvement, d'amélioration, d'élargissement, de restauration, d'établissement de ponts ou ponceaux, etc. — Il est assez difficile de toujours bien définir le caractère des différentes espèces de dépenses consommées dans ces conditions, pour les attribuer, suivant leur nature, soit à la construction, soit à l'achèvement ou à l'amélioration.

Des routes commencées dans le cours de la période décennale de 1851-1860 ont, dans le même laps de temps, exigé aussi bien des frais de la seconde que des frais de la première des deux catégories indiquées. D'un autre côté, des travaux entamés avant le 31 décembre 1860 n'étaient pas encore terminés à cette date.

Le prix de revient d'une route pourrait donc n'être pas renseigné d'une manière exacte ou complète, si l'on s'en tenait à donner le chiffre de la dépense qui semblerait s'appliquer à la construction même, en se bornant à énoncer le montant *total* des dépenses *supplémentaires.*

Il a paru convenable de réunir en un seul tableau toutes les sommes généralement quelconques qui, en dehors des frais de l'entretien, ont été absorbées par le service des routes; ce tableau, dressé par province, se divise en trois parties distinctes : la première concerne les routes de l'État, la deuxième est relative aux routes provinciales et la troisième fait connaître approximativement le coût des routes concédées.

1. — *Dépenses faites pour la construction, l'amélioration et le parachèvement de routes de l'État, pendant les années* 1851 *à* 1860.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAL.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE D'ANVERS.											
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Moll au camp de Beverloo (section de Baelen à la limite de la province).	125,997	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	125,997
Turnhout vers Tilbourg	30,575	86,178	65,763	67,848	15,043	» »	» »	» »	» »	» »	265,377
Hoogstraeten vers Bréda (section comprise entre la traverse d'Hoogstraeten et la frontière néerlandaise, au hameau de Stroybeck) .	» »	» »	» »	» »	» »	51,783	70,316	80,576	75,972	» »	278,647
Terrains incorporés dans les routes par suite d'alignements et d'élargissements	» »	» »	» »	» »	» »	» »	205	110	181	283	779
Travaux d'amélioration aux rues Notre-Dame et d'Hanswyk, à Malines.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	8,000	8,000	16,000
Travaux extraordinaires à la route d'Anvers à Turnhout, dans la traverse de la ville d'Anvers. . . .	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	6,854	» »	6,854
Travaux extraordinaires de réparations au pont de Waelhem. . . .	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	6,491	» »	6,491
Moll vers Lommel	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	65,882	65,882
Travaux de pavage exécutés dans la rue dite *Marché aux Souliers*, à Anvers (grande voirie)	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	5,700	5,700
TOTAUX. . .	156,572	86,178	65,763	67,848	15,043	51,783	70,521	80,686	97,498	79,865	774,727
PROVINCE DE BRABANT.											
Route de Wavre à Huy	96,738	120,210	111,732	75,598	55,146	109,118	9,555	1,432	1,532	» »	584,034
Redressement de la partie de la route de Bruxelles à Namur par Gembloux, comprise dans la traverse d'Etterbeek.	» »	» »	13,086	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	13,056
Prolongement de la rue de la Loi, de la limite de Bruxelles : 1° A la route de Louvain . . . . . 2° A la route de Wavre.	» »	» »	» »	149,385	79,701	122,630	122	» »	» »	» »	351,838
Redressement et élargissement de la montagne d'Ixelles (route de 1re cl., de Bruxelles vers Trèves, embranchement).	» »	» »	» »	» »	» »	» »	22,500	18,405	657	» »	41,562
Hal à Ninove	» »	» »	» »	» »	» »	» »	145,708	35,135	1,223	» »	182,066
Etterbeek à Ixelles.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	100,165	916	» »	» »	101,081
Bruxelles à Gand (pont sur la Petite-Senne, à Molenbeek-St-Jean) . .	» »	» »	» »	» »	» »	» »	32,492	» »	» »	» »	32,492
Terrains incorporés dans les routes par suite d'alignements et d'élargissements	» »	» »	» »	» »	» »	» »	3,407	32,488	56,053	5,613	97,561
A reporter. . .	96,738	120,210	124,788	224,983	134,847	231,748	313,949	88,376	59,465	5,613	1,400,687

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE BRABANT (*suite*).	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Report. . .	96,738	120,210	124,788	224,983	134,817	231,748	313,949	88,376	39,465	5,613	1,400,687
Bruxelles vers Brède (consolidation d'une partie des talus de la route, à Laeken.)	»	»	»	»	»	»	»	6,600	5,300	6,400	18,300
Route-avenue du pont de Laeken vers l'église.	»	»	»	»	»	»	»	»	36,617	100,819	137,436
Chaussée d'Obsin à la station de La Hulpe (subside).	»	»	»	»	»	»	»	»	4,000	»	4,000
Route-avenue du bois de la Cambre (subside).	»	»	»	»	»	»	»	»	70,000	70,000	(1) 140,000
Mur de soutènement à Cureghem (route de Bruxelles vers Mons).	»	»	»	»	»	»	»	»	8,118	778	8,896
Poteaux indicateurs	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13,410	13,410
Améliorations à la route de Bruxelles à Tamise.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,218	3,218
Mur de revêtement (route de Diest à Turnhout).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,661	2,661
TOTAUX. . .	96,738	120,210	124,788	224,983	134,817	231,748	313,949	94,976	183,500	202,899	1,728,608
PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.											
Élargissement d'une partie de la route de 2e classe, n° 11, dans la traverse de Thourout	12,700	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,700
Élargissement et rectification de la route de 2e classe, n° 12, dans la traverse de Sweveghem.	6,500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,500
Ingelmunster à Vive-Saint-Éloi. . .	179,060	»	23,994	3,479	83,145	62,314	»	»	273	»	352,265
Bloemendaele à Knesselaere. . . .	61,867	»	»	»	»	»	»	»	»	»	61,867
Deerlyk à Caester	»	33,127	114,101	216,033	92,864	73,519	»	»	206	»	530,150
Poelcappelle à Clercken	»	»	47,198	52,050	29,349	103,602	879	5	»	»	233,383
Passchendaele à Stykens	»	7,992	»	»	»	»	»	»	»	»	7,992
Redressement et élargissement de la section de la route d'Ypres vers Bailleul, comprise entre la route d'Ypres à Lille et le cabaret Le Plus, avec redressement de la même route en deçà de la ferme dite *Lallebaut*.	»	»	32,208	828	»	»	»	»	»	24,645	57,681
Bloemendaele à Eerneghem	»	»	»	82,428	33,500	83,871	134,054	1,363	»	»	335,216
Ypres à la frontière française, vers la chaussée en gravier de Bailleul, par les villages de Dickebusch et de Locre	»	»	»	118,172	»	73,538	»	»	»	487	192,197
Reconstruction du pont Notre-Dame, à Bruges	»	»	»	»	»	18,434	»	»	»	»	18,434
Reconstruction du pont dit *de Scheepdaele*, sur le route de Bruges à Blankenberghe	»	»	»	»	»	43,180	»	»	»	»	43,180
Nieuport à Pervyse, par Ramscappelle.	»	»	»	»	»	»	32,478	20,914	50,123	45,209	148,724
A reporter. . .	260,127	41,119	218,104	472,990	238,838	458,458	167,411	22,282	50,602	70,341	2,000,289

(1) La route-avenue de la porte Louise au bois de la Cambre est construite aux frais de la ville de Bruxelles. Le Gouvernement intervient dans la dépense pour une somme de 350,000 francs payables en cinq ans. (Arrêté royal du 11 janvier 1859.) Cette route-avenue a été déclarée d'utilité publique; elle appartiendra à l'État.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE LA FLANDRE OCC. (*suite*).	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Report. . .	260,127	41,149	218,401	472,990	238,858	458,458	167,411	22,282	50,602	70,344	2,000,289
Reconstruction d'un pont à deux volées, sur la route de Bruxelles à Ostende, dans cette dernière ville.	»	»	»	»	»	»	12,000	»	»	»	12,000
Aqueduc sur la route de Furnes à la Panne	»	»	»	»	»	»	9,150	»	»	»	9,150
Talus de la route d'Haerlebeke à Caester	»	»	»	»	»	»	5,735	»	»	»	5,735
Terrains incorporés dans les routes, par suite d'alignements et d'élargissements	»	»	»	»	»	»	2,320	569	2,655	41,548	47,082
Redressement de la route de Dixmude à Roulers.	»	»	»	»	»	»	»	32,983	6,997	220	40,200
Reconstruction du pont des *Baudets*, à Bruges	»	»	»	»	»	»	»	6,900	»	»	6,900
Reconstruction du pont de *Gaverbeke* (route de Kerkhove à Vive-St-Éloi).	»	»	»	»	»	»	»	7,989	»	»	7,989
Renouvellement et réparation d'ouvrages d'art.	»	»	»	»	»	»	»	6,195	»	»	6,195
Redressement de la route d'Ypres à Rousbrugge, aux abords de la ville d'Ypres	»	»	»	»	»	»	»	»	36,626	»	36,626
Route de Poperinghe, par Reninghelst et Westoutre, à la route d'Ypres vers Bailleul	»	»	»	»	»	»	»	»	44,113	127,207	171,320
Reconstruction du pont dit *Woerebrug*, à Bruges.	»	»	»	»	»	»	»	»	3,350	»	3,350
Reconstruction du pont dit *Vuylaertbrugge*, sur la route de Nieuport à l'Écluse	»	»	»	»	»	»	»	»	5,592	»	5,592
Pavage extraordinaire dans la traverse de Blankenberghe	»	»	»	»	»	»	»	»	14,110	»	14,110
Réparation à la route de Wingene à Beernem	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,996	1,996
Travaux de pavage et autres exécutés sur diverses routes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,669	10,669
TOTAUX. . .	260,127	41,149	218,401	472,990	238,858	458,458	196,616	76,908	164,045	251,981	2,379,203
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.											
Redressement de la route d'Audenarde à Grammont (section d'Elst à Nederbrakel)	»	»	30,932	1,105	»	»	»	»	»	»	32,037
Redressement de la route d'Anvers vers Lille, dans la traverse du polder de Borgerweert	»	»	8,867	»	»	»	»	»	»	»	8,867
Reconstruction et élargissement du Pont-Neuf, à Gand, faisant partie de la grande voirie	»	87,000	»	»	»	»	»	»	»	»	87,000
A reporter. . .	»	87,000	39,799	1,105	»	»	»	»	»	»	127,904

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENT. (suite).	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
A reporter. . .	»	87,000	39,799	1,105	»	»	»	»	»	»	127,904
Hal à Ninove (section comprise entre Ninove et la limite du Brabant). .	»	»	»	»	184,695	258	»	»	»	»	184,953
Wetteren à Oombergen.	»	»	»	»	»	61,873	3,709	169,980	5,200	44,946	285,708
Terrains incorporés dans les routes, par suite d'alignements et d'élargissements	»	»	»	»	»	»	2,718	»	470	5,384	8,572
Pavage de la route de 1re classe, n° 1, dans la traverse de Gand	»	»	»	»	»	»	»	3,480	3,200	»	6,680
Élargissement du pont dit *Steenbrug*, à l'entrée de Lokeren.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	1,000
Pavage extraordinaire dans la traverse de Maldeghem	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,119	3,119
Poteaux indicateurs en fonte. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,250	1,250
TOTAUX . .	»	87,000	39,799	1,105	184,695	62,131	6,427	173,460	8,870	55,699	619,186
PROVINCE DE HAINAUT.											
Chimay vers Rocroy	101,557	77,500	2,891	»	»	»	»	»	»	»	181,948
Beaumont vers Chimay (améliorations)	»	»	»	»	»	24,320	»	»	»	»	24,320
Terrains incorporés dans les routes, par suite d'alignements et d'élargissements	»	»	»	»	»	»	15	179	1,023	975	2,192
Chemin de grande communication, de Binche à Bois-Bourdon (subside).	»	»	»	»	»	»	»	»	18,000	»	18,000
Soignies à Mariemont (reconstruction partielle du pont du Sars). . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	2,500	»	2,500
Ath à Bary (élargissement du pont d'Herseau, à Leuze)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,350	3,350
Ath à Nimy (reconstruction partielle du pont établi sur la Dendre, à Jurbise)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,340	1,340
Ghislenghien vers Grammont (reconstruction d'un aqueduc).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	725	725
TOTAUX. . .	101,557	77,500	2,891	»	»	24,320	15	179	21,523	6,390	234,375
PROVINCE DE LIÉGE.											
Huy à Stavelot.	39,479	129,299	5,846	95,519	32,207	63,081	43,716	24,989	154	64,693	498,983
Huy à Waremme	91,206	24,447	14,378	104,646	»	3,699	»	315	1,280	»	239,971
Verviers à Francorchamps.	78,240	2,891	404	»	»	»	»	»	»	1,971	83,506
Eupen à Malmédy	»	»	»	»	37,799	»	»	»	»	»	37,799
Wavre à Huy	»	»	»	»	75,847	7,121	133,822	8,075	2,430	»	227,295
A reporter. . .	208,925	156,637	20,628	200,165	145,853	73,901	177,538	30,379	3,864	66,664	1,084,554

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE LIÉGE (*suite*).	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Report. . .	208,925	156,637	20,628	200,165	155,853	73,901	177,538	30,319	3,864	66,664	1,084,554
Redressement de la route de Francorchamps à Stavelot par la vallée de l'Eau-Rouge	»	43,470	18,853	35,912	»	»	»	»	»	»	98,235
Redressement de la traverse de Spa, comprise dans la route de Liége vers Malmédy.	»	»	72,479	»	»	»	»	»	»	»	72,479
Redressement de la route de Bruxelles vers Malmédy, entre le hameau de Stiuval et Louvegnez.	»	»	31,605	2,034	»	»	»	»	»	»	33,639
Prolongement jusqu'à Bierset, de la route de Jemeppe ou Dieren-Patar.	»	»	»	»	»	14,162	847	»	»	»	15,009
Prolongement jusqu'à la frontière, vers Eupen, de la route de Dolhain à la forêt de Hertogenwald. . . .	»	»	»	»	»	57,387	4,025	3,538	380	»	65,330
Pont du Val-Benoît à Hody (section comprise entre Plainevaux et Houte-si-Plou)	»	»	»	»	»	41,358	34	»	»	»	41,389
Riempst à Hallembaye	»	»	»	»	»	53,109	17,475	4,475	»	»	75,059
Terrains incorporés dans les routes, par suite d'alignements et d'élargissements	»	»	»	»	»	»	4,521	1,510	9,487	4,520	20,038
Redressement de la montagne de la Chartreuse	»	»	»	»	»	»	»	145,718	2,431	2,097	150,246
Berneau à Vaels.	»	»	»	»	»	»	»	86,672	34,778	2,495	123,945
Battice à Verviers (redressement). .	»	»	»	»	»	»	»	»	141,227	4,749	145,976
Tongres à Visé (reconstruction du pont de Bassange)	»	»	»	»	»	»	»	»	14,454	»	14,454
Réparations de dégâts causés par un orage, à la route d'Aywaille à Louvegnez.	»	»	»	»	»	»	»	»	32,020	»	32,020
Restauration du pont de *Pailhe*. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	3,000	»	3,000
Raccordement du chemin vicinal, dit *Fille*, à la route de Huy à Stavelot.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	637	637
Liége à Saint-Trond (mur de soutènement dans la traverse d'Ans) . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	692	692
TOTAUX. . .	208,925	200,107	143,565	238,111	155,853	239,917	204,437	272,292	241,641	81,854	1,976,402
PROVINCE DE LIMBOURG.											
Hasselt vers Maestricht (section de Holt à la limite, vers Maestricht) .	65,278	6,404	84,397	66,189	»	2,319	»	1,381	»	620	226,288
Hechtel à Beeringen (section comprise entre le camp et le village de Beverloo)	106,834	»	»	»	»	»	»	»	»	»	106,834
Hannut à Saint-Trond (partie comprise dans la province)	100,556	88,048	83,949	»	»	2,481	52	489	»	»	274,975
Moll au camp de Beverloo (de la limite de la province d'Anvers au camp.).	»	42,930	49	»	»	»	»	»	9,511	»	52,490
A reporter. . .	272,668	137,082	168,365	66,189	»	4,800	52	1,570	9,511	620	660,587

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE LIMBOURG (*suite*).	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Report. . .	272,668	137,082	168,365	66,189	»	4,500	32	1,570	9,541	620	660,587
Riempst à Hallembaye	»	36,730	47,385	51,601	28,327	1,594	»	»	»	»	138,637
Achel à Peer	»	»	»	»	37,789	103,792	441	»	»	190	142,212
Liége vers Bois-le-Duc (redressement aux abords de Hasselt et pavage dans la traverse de cette ville) . .	»	»	»	»	»	21,583	»	11	»	1,147	22,741
Hamont vers la route de Hasselt à Bois-le-Duc	»	»	»	»	»	»	105,603	102,255	»	»	207,858
Hechtel à Maeseyck (amélioration de la traverse de Brée).	»	»	»	»	»	»	10,500	14,035	»	2,450	26,985
Terrains incorporés dans les routes, par suite d'alignements et d'élargissements	»	»	»	»	»	»	32	19	321	233	605
Hamont à la limite du royaume, vers Budel	»	»	»	»	»	»	»	»	26,984	3,216	30,200
Rumpst à Bilsen, par Vlytingen . .	»	»	»	»	»	»	»	»	44,754	8,198	52,952
Moll à la route de Hasselt à Bois-le-Duc.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	36,780	36,780
Hasselt à la Meuse (réparations à un ponceau)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	568	568
TOTAUX. . .	272,668	173,812	185,750	120,790	66,116	134,469	116,628	117,890	81,600	53,402	1,320,125
PROVINCE DE LUXEMBOURG.											
Salm-Château à la limite du Grand-Duché vers Diekirch (2e section).	100,821	»	»	»	»	»	»	»	»	»	100,821
Jamaigne à Gérouville	32,046	»	»	»	»	»	»	»	»	»	32,046
Route de Stavelot vers Sedan (redressement de la traverse de Bouillon et construction d'un pont sur la Semois	123,583	»	»	»	»	»	»	»	»	»	123,583
Arlon à la limite du Grand-Duché, vers Oberpaelen et ouverture d'une nouvelle rue dans Arlon.	»	56,285	12,537	1,368	»	1,327	»	»	»	»	71,517
Liége à Charleville (section de Wellin à Gribelle)	»	»	46,344	39,299	37,106	»	»	»	1,009	»	123,758
Redressement de la partie de la route d'Arlon vers Longwy, comprise entre Aubange et Messancy et mur de soutènement	»	»	»	21,426	»	»	»	»	»	518	21,944
Route d'Ostende à Arlon (redressement de neuf côtes)	9,524	85,426	38,474	»	43,407	»	24,074	3,129	»	»	203,428
Rochefort à Gribelle	»	»	»	»	»	53,546	»	8,856	»	»	62,402
Andenne à Barvaux.	»	»	»	»	»	»	78,292	66,481	»	58,477	203,250
Gedinne vers Charleville	»	»	»	»	»	»	9,853	»	»	»	9,853
Poteaux indicateurs	»	»	»	»	»	»	2,615	»	»	»	2,615
Garde-corps dans la traverse de Marche.	»	»	»	»	»	»	8,200	»	»	»	8,200
A reporter. . .	265,971	144,711	97,052	62,093	80,243	54,873	123,034	78,466	1,009	58,995	963,417

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE LUXEMBOURG (*suite*).	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Report. . .	265,971	144,711	97,052	62,093	80,213	54,873	123,034	78,466	1,009	58,995	963,417
Terrains incorporés dans les routes, par suite d'alignem^ts et d'élargissem^ts.	»	»	»	»	»	»	4,622	1,438	3,216	4,154	13,430
Saint-Hubert au Val-de-Poix. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	144,998	»	144,998
Libin à Poix	»	»	»	»	»	»	»	»	39,000	7,615	46,615
Pavage à la sortie de Bouillon . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	800	800
Pont suspendu de Laroche (renouvellement de la charpente) . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,980	3,980
Athus à Saint-Mard (reconstruction du pont de Halanzy)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,118	1,118
Bois-des-Pendus à Longuyon (travaux extraordinaires)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,162	1,162
Marche à la station d'Aye	»	»	»	»	»	»	»	»	»	44,192	44,192
Recogne à la station de Libramont .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	39,055	39,055
Offaing (route d'Ostende à Arlon) à la station de Longlier.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54,106	54,106
Route destinée à relier la route de Marche à Arlon, avec la station de Jemelle et avec la route de Marche à Rochefort.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	104,314	104,314
Achène à Celles (redressement). . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,657	12,657
TOTAUX. . .	265,971	144,711	97,052	62,093	80,213	54,873	127,656	79,904	188,223	332,148	1,429,814
PROVINCE DE NAMUR.											
Gedinne vers Charleville.	80,982	»	64,755	9,039	41,733	»	»		»	967	197,476
Même route (embranchement de Sart-St-Laurent à Bois-de-Villers).	46,296	»	»	»	»	»	»	»	»	»	46,296
Andenne à Bierwart (achèvement, et pont sur la Meuse, à Andenne) . .	66,571	315,619	3,536	17,862	»	»	»	»	»	578	404,166
Philippeville à Marche (Beauraing à la frontière française, vers Givet).	34,396	748	109	52,475	»	»	»	»	»	»	87,728
Anthée à Feschaux.	46,359	67,553	28,879	»	»	647	47	755	3,914	»	148,124
Éghezée à la Sambre	»	»	»	»	51,776	48,530	17,538	622	»	»	118,466
Rochefort à Gribelle	»	»	»	»	»	51,074	92,745	»	4,780	»	148,599
Gribelle à Charleville.	»	»	»	»	»	89,734	100	»	763	660	91,257
Terrains incorporés dans les routes, par suite d'alignem^ts et d'élargissem^ts.	»	»	»	»	»	»	4,072	372	746	2,839	8,029
Travaux effectués au pont de Dinant.	»	»	»	»	»	»	»	18,700	»	9,415	28,115
Forzée vers Dion-le-Mont, avec prolongem^t jusqu'à la station d'Haversin.	»	»	»	»	»	»	»	»	128,866	13,130	141,996
Andenne à Barvaux	»	»	»	»	»	»	»	»	24,399	»	24,399
Ciney à Rochefort (reconstruction partielle d'un pont).	»	»	»	»	»	»	»	»	1,845	»	1,845
Rochefort vers Charleville	»	»	»	»	»	»	»	»	»	48,815	48,815
Restaurat. du pont de Meuse, à Namur.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,500	7,500
TOTAUX . . .	274,604	383,920	97,279	79,376	93,509	189,955	114,502	20,449	165,313	83,904	1,502,811

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
RÉCAPITULATION :	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Province d'Anvers	156,572	86,178	65,763	67,848	15,013	51,783	70,521	80,686	97,498	79,865	774,727
— de Brabant	96,738	120,210	124,788	224,983	134,847	234,748	313,949	94,976	183,500	202,899	1,728,608
— de la Flandre occidentale.	260,127	44,119	218,104	472,990	238,858	455,458	196,616	76,908	164,045	251,981	2,379,203
— de la Flandre orientale . .	»	87,000	39,799	1,105	184,695	62,131	6,127	173,460	8,870	55,699	649,186
— de Hainaut	101,557	77,500	2,891	»	»	24,320	45	179	21,523	6,390	234,375
— de Liége	208,925	200,107	143,265	238,114	145,853	239,917	204,437	272,292	241,641	81,854	1,976,402
— de Limbourg	272,668	173,842	185,750	120,790	66,116	131,469	116,628	117,890	81,600	53,402	1,320,125
— de Luxembourg	265,971	141,711	97,052	62,093	80,213	54,873	127,686	79,904	188,223	332,118	1,429,844
— de Namur	274,604	383,920	97,279	79,376	93,509	189,955	145,502	20,449	165,313	83,904	1,502,811
LE ROYAUME. . .	1,637,162	1,314,557	974,688	1,267,296	959,074	1,444,654	1,150,754	916,744	1,452,243	1,148,142	11,962,281

2. — *Dépenses faites pour construction de routes provinciales, pendant les années* 1851 *à* 1860.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉPOQUE ET MONTANT DES DÉPENSES.										TOTAUX.
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	
PROVINCE DE HAINAUT.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Ath à Frasnes.	»	»	242,519	»	»	»	»	»	»	»	242,519
Merbes-le-Château à la route de Mons à Beaumont.	50,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50,000
Gosselies à Nivelles (section de Liberchies à la limite de la province de Brabant)	123,300	»	»	»	»	»	»	»	»	»	123,300
Pont-Saint-Vaast à la ferme Picart .	59,267	»	»	»	»	»	»	»	»	»	59,267
Dour à la frontière de France, vers Bavay	»	»	95,223	»	»	»	»	»	»	»	95,223
TOTAUX. . .	232,567	»	337,742	»	»	»	»	»	»	»	570,309
PROVINCE DE LIÉGE.											
Wavre à Hannut (section comprise dans la province).	»	»	»	»	»	84,321	»	»	»	»	84,321
PROVINCE DE LUXEMBOURG.											
Hotton à Manhay (section comprise entre Soy et Hotton)	»	»	31,798	»	»	»	»	»	»	»	31,798
RÉCAPITULATION :											
Province de Hainaut	232,567	»	337,742	»	»	»	»	»	»	»	570,309
— de Liége	»	»	»	»	»	84,321	»	»	»	»	84,321
— de Luxembourg	»	»	31,798	»	»	»	»	»	»	»	31,798
TOTAUX. . .	232,567	»	369,540	»	»	84,321	»	»	»	»	686,428

3. — *Dépenses faites pour construction de routes concédées, pendant les années 1851 à 1860.*

DÉSIGNATION DES ROUTES.	DÉPENSE PRÉSUMÉE.
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.	
Routes dont la propriété doit revenir à l'État.	fr. c.
Watervliet à la frontière hollandaise, dans la direction de Tsendyke	13,207 00
Kerkbrugge à Terdonck	45,000 00
Saint-Laurent au hameau de Balgerhoek	63,816 98
Ertvelde à Lembeke, par Oost-Eecloo	60,900 00
TOTAL. . .	182,923 98
PROVINCE DE HAINAUT.	
Route dont la propriété doit revenir à la province.	
Binche à Morlanwelz	200,000 00
PROVINCE DE LIÉGE.	
Routes dont la propriété doit revenir à l'État.	
Embranchement reliant la route de Liége à Dinant par Ciney, à celle du pont du Val-Benoît à Hody	15,423 00
Esneux sur l'Ourthe à Houte-si-Plou	52,500 00
Rectification de la rampe de Florzée, à la route dite de l'*Amblève*	90,000 00
TOTAL. . .	157,923 00
RÉCAPITULATION.	
Province de la Flandre orientale	182,923 98
— de Hainaut	200,000 00
— de Liége	157,923 00
TOTAL GÉNÉRAL. . .	540,846 98

D'après ce qui précède, il a été employé, pendant la période de 1851 à 1860, une somme de 13,189,549 fr. 01 c. (1) à des travaux de construction, d'amélioration et d'achèvement effectués aux routes du royaume. Les sommes correspondantes, pour les deux périodes décennales antérieures, s'élevaient respectivement à 17,888,414 fr. 04 c. (1831-1840) et à 41,002,950 fr. 13 c. (1841-1850); de sorte qu'une somme totale de 72,080,913 fr. 18 c. a été consacrée aux routes depuis le 1er janvier 1831 jusqu'au 31 décembre 1860.

Il va de soi que cette somme n'est pas sortie exclusivement des caisses du Trésor public; c'est ainsi, par exemple, que la dépense faite de 1851 à 1860 a été supportée, savoir :

	fr.
Par l'État, à concurrence de	10,508,441 98
— les provinces, à concurrence de	1,269,748 70
— les communes, —	849,930 54
— les particuliers, —	296,909 81
— des actionnaires, —	265,517 98
TOTAL. . .	13,189,549 01

(1) Le format de la présente publication n'a pas permis de maintenir les centimes dans les tableaux de développement; la différence existant entre le chiffre de 13,189,549 fr. 01 c. et celui de 13,189,556 francs qui résulte de l'addition des sommes renseignées dans ces tableaux, provient de ce que l'on a ainsi forcé ou négligé les fractions de francs, suivant le cas.

A un autre point de vue, cette même somme se répartit ainsi :

	fr.
Routes de l'État de 1re classe	527,664 42
— — 2e classe	11,434,610 30
— provinciales	686,427 11
— concédées	540,846 98
TOTAL. . .	13,189,549 01

La dépense de 10,508,441 fr. 98 c. payée par le Trésor public a été prélevée, en entier, sur les allocations annuelles du budget du Département des travaux publics, à l'exception seulement d'une somme de 240,915 fr. 10 c., qui a été imputée sur le crédit spécial de 500,000 francs ouvert par la loi du 8 septembre 1859 pour raccordement de routes, tant aux chemins de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés (2).

(2) En réalité, ce crédit spécial s'élève à 1,000,000 de francs; mais, à la date du 31 décembre 1860 (et notre travail ne va pas au delà), il n'en avait encore été mis que la moitié à la disposition du Département des travaux publics; — la seconde moitié, imputable sur les ressources ordinaires du Trésor, n'a été disponible qu'en 1861 et 1862.

Les renseignements sommaires qui viennent d'être indiqués sont groupés, par province, par espèce de routes et suivant la provenance des fonds dépensés, dans le tableau général que voici :

Tableau indiquant, par province, la répartition de la dépense faite pour construction de routes de l'État, provinciales ou concédées, pendant les années 1851 à 1860.

PROVINCES.	ROUTES.	LONGUEUR en MÈTRES.	TOTAL.	MONTANT de LA DÉPENSE, y compris les indemnités de terrains.	TOTAL.	PART CONTRIBUTIVE DE L'ÉTAT.	DE LA PROVINCE.	DES COMMUNES.	DES PARTICULIERS.	DES ACTIONNAIRES.
				fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
ANVERS.	de l'État de 1re classe . .	»		»		»	»	»	»	»
	— de 2e classe . .	37,448.00	37,448.00	771,727	771,727	691,727	12,000	53,000	15,000	»
	provinciales	»		»		»	»	»	»	»
	concédées	»		»		»	»	»	»	»
BRABANT.	de l'État de 1re classe . .	»		92,354		92,354	»	»	»	»
	— de 2e classe . .	27,408.81	27,408.81	1,636,254	1,728,608	1,560,461	36,000	(1) 29,793	10,000	»
	provinciales	»		»		»	»	»	»	»
	concédées	»		»		»	»	»	»	»
FLANDRE OCCIDENTALE.	de l'État de 1re classe . .	»		21,150		21,150	»	»	»	»
	— de 2e classe . .	90,653.60	90,653.60	2,358,053	2,379,203	1,731,801	372,875	253,377	»	»
	provinciales	»		»		»	»	»	»	»
	concédées	»		»		»	»	»	»	»
FLANDRE ORIENTALE.	de l'État de 1re classe . .	»		6,680		6,680	»	»	»	»
	— de 2e classe . .	9,838.75	27,418.75	612,506	802,110	484,415	»	125,091	3,000	»
	provinciales	»		»		»	»	»	»	»
	concédées	17,580.00		182,924		36,629	27,158	20,621	20,621	77,895
HAINAUT.	de l'État de 1re classe . .	»		»		»	»	»	»	»
	— de 2e classe . .	14,627.00	48,965.66	234,375	1,004,684	183,311	12,972	15,000	23,092	»
	provinciales	29,313.66		570,309		316,685	239,424	14,200	»	»
	concédées	5,025.00		200,000		71,000	22,800	6,500	»	99,700
LIÉGE.	de l'État de 1re classe . .	»		204,053		184,053	»	20,000	»	»
	— de 2e classe . .	71,881.60	84,307.95	1,772,349	2,218,646	1,592,822	122,832	42,255	14,440	»
	provinciales	5,237.60		84,324		33,660	28,664	22,000	»	»
	concédées	7,188.75		157,923		20,000	50,000	»	»	87,923
LIMBOURG.	de l'État de 1re classe . .	»		»		»	»	»	»	»
	— de 2e classe . .	66,333.53	66,333.53	1,320,125	1,320,125	893,747	255,430	120,702	50,246	»
	provinciales	»		»		»	»	»	»	»
	concédées	»		»		»	»	»	»	»
LUXEMBOURG.	de l'État de 1re classe . .	»		203,428		199,792	»	»	3,636	»
	— de 2e classe . .	57,274.10	62,185.80	1,226,416	1,461,642	1,196,416	»	30,000	»	»
	provinciales	4,911.70		31,798		17,000	14,798	»	»	»
	concédées	»		»		»	»	»	»	»
NAMUR.	de l'État de 1re classe . .	»		»		»	»	»	»	»
	— de 2e classe . .	70,822.46	70,822.46	1,502,811	1,502,811	1,174,744	74,800	97,392	155,875	»
	provinciales	»		»		»	»	»	»	»
	concédées	»		»		»	»	»	»	»
LE ROYAUME.	de l'État de 1re classe . .	»		527,665		504,029	»	20,000	3,636	»
	— de 2e classe . .	446,287.85	515,544.25	11,434,646	13,189,856	9,509,444	886,909	766,640	271,653	»
	provinciales	39,462.95		686,428		367,345	282,883	36,200	»	»
	concédées	29,793.75		540,847		127,629	99,958	27,121	20,621	265,518
						10,508,447	1,269,750	849,931	295,910	265,518

(1) Non compris la somme dépensée par la ville de Bruxelles pour la construction de la route-avenue de la porte Louise au bois de la Cambre.

III. — *Entretien des routes.* — Au premier abord, on est naturellement porté à croire que la longueur des routes en exploitation est nécessairement égale à la longueur des routes construites et dont le détail a été indiqué dans les premières pages du présent travail. Cependant, ces deux longueurs diffèrent entre elles; c'est ainsi que le développement des routes à l'état d'entretien, au 31 décembre 1860, ne dépassait point 6,671,748^{m},71, tandis que le développement des routes construites s'élevait, à la même date, à 6,751,620^{m},25, ainsi qu'il a été dit plus haut. La différence, qui ressort à 79,871^{m},54, doit être attribuée à plusieurs circonstances.

Lorsque l'on exécute des travaux de rectification d'une partie de route, par exemple, cette partie figure en même temps pour son ancien développement et pour sa nouvelle étendue, dans les comptes de la construction; mais la nouvelle longueur est seule renseignée dans les comptes de l'entretien. Une ligne courbe de 3 kilomètres, à laquelle on substitue une ligne droite de 2 kilomètres, représente 3 kilomètres de construction et 2 kilomètres d'entretien, parce que le premier tracé est delaissé dans l'usage que l'on fait de la route.

Il arrive aussi que certaines sections de route établies par l'État sont, surtout lorsqu'elles ont un faible développement, abandonnées à des communes qui les prolongent en les incorporant à la voirie vicinale.

Des parties de route sont parfois supprimées parce qu'elles doivent faire place au chemin de fer.

Dans d'autres circonstances, le Gouvernement a intérêt à se dessaisir de la propriété de traverses de grandes villes, en faveur des communes qui alors se chargent de l'entretien.

On voit qu'il peut se présenter beaucoup de cas où des parties plus ou moins importantes des routes de l'État ou des provinces se transforment en chemins de petite vicinalité.

De même, des routes concédées sont reprises par l'État ou par les provinces et des routes provinciales sont reprises par l'État. Par contre, certaines routes appartenant à l'État sont temporairement administrées par les autorités provinciales.

Toutes ces modifications ont pour conséquence de rompre la concordance qui, sans cela, existerait entre le développement des routes construites et le développement des routes livrées à l'entretien. Toutefois, comme on l'a vu, la différence n'est pas considérable; elle équivaut à moins de 1.19 p. °/$_{o}$ de la longueur des lignes établies.

On peut dire, *en règle générale*, que l'entretien des routes de *première classe* incombe au Trésor public; — qu'il en est de même des routes de *deuxième classe*; — que les routes *provinciales* sont entretenues aux frais de la province, sans participation de l'État; — que les routes *concédées* sont entretenues par les concessionnaires.

Le tableau suivant fait connaître quelle était, au 31 décembre 1860, la longueur des routes en exploitation, par province et par espèce de route.

PROVINCES	Routes entretenues par l'État. 1re classe.	Routes entretenues par l'État. 2e classe.	Routes entretenues par les provinces.	Routes concédées.	TOTAUX.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Anvers	57,118.00	210,162.70	200,716.00	» »	474,026.70
Brabant	172,282.70	315,264.81	378,709.55	18,986.00	885,243.13
Flandre occidentale	194,176.00	482,718.35	178,121.50	» »	855,615.85
Flandre orientale	154,270.00	266,342.75	156,760.00	210,758.00	788,130.75
Hainaut	148,452.50	338,037.75	164,254.00	229,627.00	880,371.25
Liége	89,659.00	486,903.45	40,414.60	95,614.00	712,591.05
Limbourg	96,815.00	303,738.78	» »	» »	400,553.78
Luxembourg	171,626.00	499,885.00	190,087.70	» »	861,598.70
Namur	166,409.00	393,227.50	190,266.00	63,115.00	813,017.50
Totaux. . .	1,251,108.20	3,296,881.16	1,505,639.35	618,100.00	6,671,748.71

Pour établir les chiffres de ce tableau, l'on n'a eu égard qu'à l'*entretien*, abstraction faite de la question de savoir si la *construction* a eu lieu au moyen des deniers de l'État, des provinces ou des concessionnaires.

Envisagées dans leur ensemble, les dépenses d'entretien de routes, supportées par le Trésor public, n'ont fait que croître d'année en année, pendant la période décennale de 1851-1860. Cependant, elles avaient fléchi considérablement en 1851, comparativement à 1850, et, en 1860, elles restaient encore de plus de 50,000 francs au-dessous du chiffre atteint en 1844, chiffre qui, il est vrai, a été le plus élevé de tous ceux que l'on a constatés depuis 1851 jusqu'à ce jour.

La dépense faite dans chaque province prise isolément, a subi des variations notables : dans la province d'Anvers, elle n'a pas cessé d'augmenter chaque année; — il en a été de même dans le Brabant (sauf seulement en 1856 et 1859), mais ici la dépense, qui était de 209,149 francs en 1850, était tombée à 170,132 francs en 1851; — dans la Flandre occidentale, il y a eu également une diminution en 1851 par rapport à 1850, et depuis lors, il s'est produit un accroissement annuel non

interrompu; — dans la Flandre orientale, on a remarqué aussi un abaissement de dépense en 1851, et pendant toute la période décennale de 1851 à 1860, cette diminution n'a été rachetée qu'à concurrence de 7,000 francs seulement; — dans le Hainaut, la dépense était de 244,690 fr. 56 c. en 1850; elle est brusquement descendue à 195,504 francs en 1851, pour se relever quelque peu et diminuer ensuite pendant les années suivantes, de manière à revenir à 195,169 francs en 1860; — dans la province de Liége, la dépense n'a fait que s'accroître, sans la moindre interruption, depuis 1857; — enfin, dans chacune des trois dernières provinces, la dépense de 1851 a été inférieure à celle de 1850, et depuis 1851, elle s'est augmentée insensiblement tous les ans, sauf seulement qu'il s'est révélé, en 1859-1860, une légère diminution dans la province de Namur. — On verra plus loin comment se sont comportées les recettes.

S'il ne s'était produit dans le Brabant une réduction considérable dans la dépensé d'entretien des routes *provinciales*, d'abord en 1851 et ensuite en 1856, on pourrait dire, en termes généraux, que les frais d'entretien de cette espèce de route sont restés à peu près stationnaires, de 1851 à 1860; et cela se conçoit à cause du peu de développement que représentent les lignes nouvellement établies dans le cours de la période décennale (environ 39 ½ kilomètres seulement).

Il est permis de conclure de ce qui précède que les baux d'entretien pour les années 1851 à 1855 ont été beaucoup plus avantageux à l'État ou aux provinces, suivant la nature des routes, que les baux d'entretien de la période quinquennale précédente; ils ont aussi été moins onéreux que les baux d'entretien de la période quinquennale suivante.

On constatera, dans la suite du présent travail, que ces faits ne trouvent nullement leur explication dans la marche, tantôt ascendante ou tantôt descendante, du produit des barrières; et il pourra, semble-t-il, en être conclu que les recettes faites sur les routes ne sont pas en raison des dépenses qu'exige leur entretien et *vice-versâ*.

Quoi qu'il en soit sur ce point, on trouvera ci-après le relevé des dépenses d'entretien de chacune des années 1851 à 1860, ce relevé indique la dépense propre à chaque province. Il comprend les routes de l'État et les routes provinciales, à l'exclusion des routes concédées, pour lesquelles les renseignements font défaut.

État général des dépenses d'entretien des routes, pendant les années 1851 à 1860.

ANNÉES.	PROVINCES									TOTAUX.
	ANVERS	BRABANT.	FLANDRE OCCIDENTALE.	FLANDRE ORIENTALE.	HAINAUT.	LIÉGE.	LIMBOURG.	LUXEMBOURG.	NAMUR	
					a. — ROUTES DE L'ÉTAT.					
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	63,437 04	170,132 00	139,993 00	97,126 60	195,504 00	230,637 90	112,169 00	190,640 00	144,150 00	1,344,388 94
1852.	63,437 04	174,505 00	141,493 00	97,126 00	195,504 00	234,637 90	118,019 00	195,340 00	147,370 00	1,367,438 94
1853.	66,823 00	174,506 00	156,957 00	97,680 00	198,374 00	234,061 00	128,383 00	195,288 00	159,573 00	1,410,945 00
1854.	68,423 00	177,006 00	156,957 00	97,680 00	196,374 00	237,061 00	133,383 00	196,588 00	159,573 00	1,423,045 00
1855.	68,423 00	196,009 00	156,957 00	97,680 00	196,374 00	240,578 00	135,243 00	196,588 00	159,598 00	1,447,510 00
1856.	73,330 00	177,662 00	163,921 00	102,603 00	187,063 00	266,566 66	150,990 60	214,255 15	197,291 00	1,533,683 41
1857.	73,330 00	184,542 00	172,736 00	102,603 00	187,063 00	270,443 86	154,975 60	217,458 15	200,816 00	1,563,967 61
1858.	73,330 00	186,264 63	172,736 00	106,093 00	190,743 00	270,738 86	156,855 60	217,488 15	204,400 00	1,578,349 24
1859.	74,615 29	183,554 63	185,239 78	103,670 00	195,109 00	293,867 76	161,922 60	228,609 05	198,445 00	1,623,823 11
1860	77,826 36	187,840 63	187,857 78	104,305 34	195,169 00	303,467 76	166,044 48	229,569 05	200,747 50	1,652,846 90
TOTAUX.	702,974 73	1,842,072 89	1,634,847 56	1,006,565 34	1,935,337 00	2,581,060 70	1,418,285 85	2,083,216 55	1,771,639 50	14,946,000 15
					b. — ROUTES PROVINCIALES.					
1851.	38,800 00	99,622 14	36,822 00	27,733 00	49,032 25	14,674 00	» »	39,655 00	70,330 48	376,668 88
1852.	40,922 09	122,605 64	34,845 00	28,318 00	45,501 10	14,674 00	» »	38,660 00	70,966 53	396,492 33
1853	43,344 25	115,415 49	34,845 00	28,348 00	45,927 60	15,644 00	» »	38,660 00	71,390 00	393,544 34
1854	39,066 42	115,415 49	34,845 00	28,318 00	45,927 60	15,644 00	» »	38,660 00	70,465 00	388,344 21
1855.	39,066 42	115,415 49	34,845 00	28,318 00	45,927 60	15,644 00	» »	38,660 00	70,465 00	388,344 21
1856	36,945 00	84,938 74	34,558 00	33,365 79	57,403 00	17,723 00	» »	39,781 63	70,465 00	374,880 46
1857.	36,945 00	84,938 74	34,558 00	33,365 79	57,403 00	17,723 00	» »	39,781 63	70,465 00	374,880 46
1858.	36,945 00	84,076 44	34,558 00	33,365 79	57,403 00	17,723 00	» »	39,781 63	70,465 00	374,047 53
1859.	33,100 00	84,938 74	34,558 00	30,416 00	55,942 75	17,723 00	» »	44,158 02	71,554 00	369,100 54
1860	33,100 00	84,938 74	38,923 00	30,416 00	55,942 75	17,723 00	» »	42,138 57	71,564 00	374,746 06
TOTAUX.	378,233 58	932,305 29	353,357 00	304,934 37	545,510 66	164,895 00	» »	396,936 48	708,140 04	3,811,312 39

Depuis le 1er janvier 1831 jusqu'au 31 décembre 1860, c'est-à-dire dans l'espace de trente ans, l'entretien des routes a coûté respectivement à l'État 41,711,579 fr. 62 c. et aux provinces 9,424,692 fr. 50 c.; ensemble, 51,136,272 fr. 12 c. ou, en moyenne, 1,704,542 fr. 40 c. par année.

Établie par province, la moyenne, par année, de la dépense d'entretien des routes de l'État et des routes provinciales, pour chacune des trois périodes décennales écoulées depuis 1831, est comme suit :

PROVINCES.	ROUTES DE L'ÉTAT.			ROUTES PROVINCIALES.		
	1831-1840.	1841-1850.	1851-1860.	1831-1840.	1841-1850	1851-1860.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Anvers	46,528 11	49,022 50	70,297 47	18,794 45	34,058 04	37,823 36
Brabant	164,384 24	235,514 75	181,207 29	47,996 41	122,406 64	99,230 53
Flandre occidentale	142,683 13	150,066 59	163,484 76	36,297 26	40,569 78	35,335 70
Flandre orientale	130,890 24	128,497 94	100,656 53	11,330 80	27,503 53	30,193 44
Hainaut	283,403 20	306,334 14	193,533 70	26,359 64	37,878 11	51,551 06
Liége	123,421 60	194,154 26	258,106 07	17,374 28	14,752 12	16,489 50
Limbourg	113,965 04	128,804 39	141,828 59	4,621 85 (1)	» »	» »
Luxembourg	99,685 28	156,100 95	208,321 66	3,122 85	25,820 80	39,693 65
Namur	79,894 88	142,909 70	177,163 95	27,606 53	70,835 91	70,844 00
Le royaume	1,184,855 72	1,491,702 22	1,494,600 02	190,504 07	370,833 93	381,131 24

Quel est le coût moyen de l'entretien d'un kilomètre de route? Les deux tableaux suivants répondent à cette question, pour ce qui concerne la dépense constatée en 1860 :

Routes entretenues par l'État.

PROVINCES.	ROUTES EXPLOITÉES		LONGUEUR MOYENNE, EXPLOITÉE en 1860.	DÉPENSES D'ENTRETIEN en 1860.	COÛT MOYEN DE L'ENTRETIEN par kilomètre de route.
	au 1er janvier 1860.	au 31 décemb. 1860.			
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	fr. c.	fr. c.
Anvers	250,730 70	267,280 70	259,005 70	77,826 36	300 48
Brabant	481,617 70	487,547 58	484,582 64	187,840 63	387 63
Flandre occidentale	639,918 95	677,194 35	668,556 65	187,857 78	280 99
Flandre orientale	417,065 00	420,612 75	418,838 88	104,304 34	249 03
Hainaut	487,090 25	487,090 25	487,090 25	195,169 00	400 68
Liége	518,602 85	576,562 45	562,582 65	303,467 76	539 42
Limbourg	392,553 45	400,553 78	396,553 61	166,044 48	418 72
Luxembourg	664,352 00	671,511 00	667,931 50	229,569 05	343 70
Namur	552,840 50	559,636 50	556,223 50	200,747 50	360 91
Le royaume	4,454,741 40	4,547,989 36	4,501,365 38	1,652,826 90	367 48

(1) Cette moyenne provient d'une dépense de 16,218 fr. 55 c. faite en 1840, par la province de Limbourg, pour l'entretien de la route de Hasselt à Saint-Trond, reprise par l'État.

Routes provinciales.

PROVINCES.	ROUTES EXPLOITÉES au 1er janvier 1860.	ROUTES EXPLOITÉES au 31 décemb. 1860.	LONGUEUR MOYENNE, EXPLOITÉE en 1860.	DÉPENSES D'ENTRETIEN en 1860.	COUT MOYEN DE L'ENTRETIEN par kilomètre de route.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	fr. c.	fr. c.
Anvers	218,858.00	206,746.00	212,802.00	33,100 00	155 04
Brabant	378,709 55	378,709.55	378,709.55	84,938 74	277 09
Flandre occidentale	178,421.50	178,421.50	178,421.50	38,923 00	218 15
Flandre orientale	156,760.00	156,760 00	156,760.00	30,416 00	194 03
Hainaut	164,254.00	164,254.00	164,254.00	55,942 75	340 59
Liége	40,414 60	40,414 60	40,414.60	17,723 00	438 52
Limbourg	» »	» »	» »	» »	» »
Luxembourg	190,087.70	190,087 70	190,087.70	42,438 57	224 68
Namur	190,266.00	190,266.00	190,266.00	74,564 00	376 12
Le royaume. . .	1,517,771.35	1,505,659.35	1,511,715.35	374,746 06	247 89

La moyenne ainsi calculée diffère très-sensiblement de celle qui est renseignée, comme correspondant à celle-ci, dans le *Rapport sur la situation administrative de la Belgique* pendant les années 1841 à 1850. La différence provient de ce que les chiffres de ce Rapport ne sont pas établis sur les faits constatés pour une année prise isolément; ils procèdent du rapprochement de la longueur des routes en exploitation au 31 décembre 1840 ou au 31 décembre 1850 avec la *moyenne annuelle* de la dépense d'entretien, respectivement pour les deux périodes de 1831 à 1840 et de 1841 à 1850 : en d'autres termes, on a comparé entre eux, d'une part, un chiffre effectif fixé à un moment donné et, d'autre part, un chiffre moyen provenant des résultats obtenus pendant dix années consécutives. Les calculs des deux tableaux qui précèdent reposent sur des bases qui paraissent plus exactes; il est à regretter seulement que l'on n'ait pu opérer séparément sur les routes pavées et sur les routes empierrées, la dépense d'entretien de l'une de ces deux espèces de voies de communication s'écartant considérablement de la dépense de l'autre. Il y a là une lacune qu'il serait utile de combler.

IV.— *Barrières sur les routes de l'État et sur les routes provinciales. — Produits des routes.* — Dans la séance de la Chambre des représentants, du 2 février 1861, le Gouvernement a remis à la Législature une série de documents relatifs au droit de barrière. La première partie de ces documents est consacrée à l'historique du droit et à l'exposé de la législation belge sur la matière (1).

Voici dans quels termes le *Rapport décennal*, publié en 1852, s'exprimait sur le même objet :

« La taxe ou le droit des barrières existe en Belgique depuis plus de deux siècles. Le produit des barrières, perçu en vertu d'un octroi accordé par le Gouvernement, servait à couvrir les dépenses faites pour la construction et les dépenses d'entretien de la route.

« La Belgique ayant été réunie à la France, et toutes les routes construites par octroi étant passées dans le domaine public, la taxe des barrières qui avait continué à être perçue, au milieu d'une foule d'abus, jusqu'au mois d'avril 1806, fut alors abolie.

« Après la chute de l'Empire, un arrêté des commissaires généraux des Puissances alliées, en date du 19 mars 1814, rétablit cette taxe dans nos provinces, à partir du 1er avril suivant.

« Un arrêté du 16 mai 1814, déclara « que le produit de la « taxe constituerait un fonds spécial, affecté à l'entretien des « routes. »

« Un arrêté du prince souverain, Guillaume d'Orange-Nassau, du 13 février 1815, maintint la taxe des barrières, telle qu'elle avait été établie par l'arrêté du 19 mars 1814, mais sans faire mention de celui du 16 mai suivant, relatif à la création d'un fonds spécial.

« Cette destination fut indiquée par l'article 225 de la Loi fondamentale de 1815, portant *que les droits payés aux barrières, ponts et écluses, sont affectés à l'entretien et à l'amélioration des chaussées, ponts, canaux et rivières navigables; que l'excédant, s'il y en a, demeure réservé pour les dépenses de même nature, dans la même province, à la seule exception des droits perçus sur les grandes communications du royaume, dont l'excédant peut être employé aux mêmes fins, là où le Roi l'ordonne* (2).

« Le 6 mars 1831, le Congrès national décréta le maintien de la taxe des barrières, et il régla, en même temps, le mode de perception.

« Cette taxe, qui n'était établie que pour un terme limité, fit l'objet de diverses dispositions législatives, jusqu'à ce qu'enfin le Gouvernement fit voter, par les Chambres, la loi du 10 mars 1838, qui rend permanente la perception de la taxe des barrières.

(1) Voy. *Documents parlementaires*, session de 1860-1861, n° 62.

(2) *Exposé des motifs* de la loi sur les barrières, de 1838.

« Cette loi consacre le mode de perception, établi par les lois antérieures du 18 mars 1833 et du 12 mars 1834.

« Enfin, la loi du 25 mai 1850, complétant les dispositions antérieures, accorde diverses exemptions et réductions de taxe pour le transport des matières fertilisantes employées par l'agriculture.

« Ainsi : la loi du 10 mars 1838, celle du 12 mars 1834, les trois lois du 18 mars 1833, celle du 25 mai 1850 et les arrêtés royaux d'exécution du 6 octobre 1850 et du 17 septembre 1853 constituent l'ensemble de la législation actuelle sur les barrières.

« Voici quelles sont les principales dispositions de cette législation :

« 1° La *taxe* ou le *droit* de barrière est perçu aux endroits déterminés ;

« 2° Le lieu de perception est indiqué par un poteau, lequel est éclairé depuis le coucher jusqu'au lever du soleil ;

« 3° En principe, il ne peut y avoir plus d'une barrière à raison d'une distance de 5,000 mètres ;

« Toutefois, le poteau peut être placé dans l'espace de 500 mètres en deçà ou au delà du point que la distance de 5,000 mètres déterminerait rigoureusement ;

« 4° Le droit de barrière est perçu d'après le tarif suivant, savoir :

	fr. c.
Pour chaque paire de roues de voitures quelconques (trois roues comptent pour deux paires)	0 05
Pour chaque cheval ou mulet, attelé ou non, jusqu'à concurrence de quatre têtes d'attelage	0 10
Pour une cinquième tête d'attelage	0 15
— une sixième —	0 20
— une septième —	0 40
— une huitième —	0 60
Pour chaque tête au-dessus de huit	0 60
— chaque bœuf ou âne attelé	0 05
— chaque bœuf ou âne, attelé avec plus de quatre chevaux	0 10

« La circulation avec plus de huit chevaux est interdite, sauf pour le transport d'objets indivisibles, et, dans ce cas, le voiturier doit être muni d'une autorisation du gouverneur ou du commissaire d'arrondissement.

« Les chevaux de poste payent pour l'aller et le retour.

« Les ânes non attelés et le bétail ne sont pas assujettis à la taxe.

« Le droit est perçu en entier, d'après le tarif, à chaque passage au poteau de la barrière ; cependant, les personnes dont les chevaux, équipages, voitures quelconques quittent la route ou s'arrêtent habituellement à une distance de celui-ci, moindre que 500, 1,000, 1,500 ou 2,000 mètres, sont admises, soit par le fermier, de gré à gré, soit d'office par la députation provinciale, à ne payer qu'une portion du droit, soit :

		Mètres.
1/4	pour la distance de moins de	500
2/4	— —	500 à 1,000
3/4	— —	1,000 à 1,500
4/4	— —	1,500 à 2,000

« Sont exempts du droit :

« 1° Les chevaux et voitures employés pour le service du Roi et de la famille royale ;

« 2° Les chevaux de la gendarmerie nationale, ceux montés par des militaires en uniforme et en service ;

« Les chevaux et voitures servant au transport des courriers de cabinet ou de la poste aux lettres ;

« Les chevaux et voitures en service militaire ;

« Les chevaux et voitures des ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées et des employés de l'administration des douanes et accises, en service ;

« Les chariots, voitures et animaux servant au transport des récoltes et du bois d'affouage, des champs et de la forêt vers la ferme ou la grange, et vers la demeure de l'affouager, ou allant à vide vers les champs ou la forêt pour les mêmes fins ;

« Les chariots, voitures et animaux exclusivement chargés d'engrais pour l'agriculture, lorsque le chargement est au moins aux deux tiers complet (1), ainsi que ceux passant à vide, en allant chercher ou après avoir conduit des engrais pour l'agriculture ;

« Les chevaux et autres animaux d'allége, lorsqu'ils ne sont employés qu'à gravir les pentes des routes qui dépassent 5 centimètres par mètre ;

« Les chariots, voitures et animaux appartenant à des fermes ou à des usines, situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, lorsqu'ils servent au transport d'objets nécessaires au service de ces usines ou de ces fermes ;

« Les chariots, voitures et animaux qui transportent dans les villes, directement aux marchés, des légumes ou fourrages verts, du beurre et du laitage ; mais seulement à la barrière la plus rapprochée de ces villes ;

« Les chevaux, chariots ou voitures exclusivement employés pour le service des travaux de la route, et cela dans des limites déterminées.

« Le droit de percevoir la taxe des barrières est adjugé publiquement, et pour chaque barrière séparément.

« La durée des baux ne peut excéder trois années.

« Les fermiers des barrières sont placés sous la surveillance de l'administration des ponts et chaussées.

« Ils peuvent désigner un délégué pour la perception de la taxe.

« Les fermiers et leurs délégués sont assermentés ; ils veillent à l'exécution des règlements concernant la police des routes ; ils sont sous la protection spéciale de l'autorité publique, qui leur prête aide et assistance, et, en cas de besoin, main-forte ; ils touchent le quart de toutes les amendes versées dans les caisses de l'administration pour les contraventions qu'ils constatent à leur bureau de barrière.

« Lorsqu'en cas de dégel, le Gouvernement juge nécessaire, pour la conservation des routes, d'interdire, pendant un certain temps, la circulation des voitures chargées, les fermiers des barrières n'ont droit, de ce chef, à aucune indemnité. »

Les tarifs et les dispositions qui précèdent sont applicables indistinctement à toutes les routes de l'État et aux routes provinciales.

Pour ce qui touche les routes concédées, le taux du péage est fixé par les actes de concession. Toutefois, les dispositions

(1) La proportion des deux tiers est réduite à la moitié par l'arrêté royal du 6 octobre 1850, pris en vertu de la loi du 25 mai 1850.

Cet arrêté, complété par l'arrêté du 17 septembre 1853, désigne les matières fertilisantes qui sont assimilées aux engrais pour l'exemption de la taxe.

législatives ou réglementaires, concernant la perception des taxes et la police des routes, sont applicables aux routes concédées, comme aux routes de l'État ou provinciales. Depuis plus de dix ans, l'administration s'applique à soumettre les routes qu'elle concède à toutes les conditions qui régissent les routes de l'État ; mais à raison du peu d'étendue de ces routes concédées, les droits y sont fractionnés en quotités qui varient de la moitié à un dixième.

Le nombre des barrières, ainsi que le montant des sommes auxquelles elles ont été affermées, sur les routes entretenues par l'État et sur les routes administrées par les provinces, pendant la période décennale de 1851 à 1860, sont indiqués dans les tableaux suivants. Ces renseignements ne peuvent être fournis pour ce qui concerne les routes concédées.

On doit ne pas perdre de vue que les recettes *effectives* réalisées par le Trésor public ne représentent pas exactement le montant de l'adjudication du fermage des barrières, soit que des remises doivent être accordées au fermier dans des circonstances exceptionnelles, soit que le bail se résilie avant le terme primitivement fixé pour sa durée. Les relevés qui vont suivre ne concernent que le *montant du fermage;* le montant des recettes effectuées sera renseigné dans la dernière partie du présent travail. (*Recettes et dépenses générales du Département des travaux publics*).

Nombre des barrières; montant des sommes auxquelles elles ont été affermées.

ANNÉES.	NOMBRE DES BARRIÈRES.				MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.			
	ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.
	de 1re classe.	de 2e classe.	provinciales.		de 1re classe.	de 2e classe.	provinciales.	
Province d'Anvers.								
					fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	12	30	43	85	56,600 00	43,000 00	45,295 00	144,895 00
1852	12	30	43	85	56,600 00	43,000 00	45,295 00	144,895 00
1853	12	34	44	90	56,985 00	48,635 00	49,830 00	155,450 00
1854	12	34	44	90	51,680 00	48,980 00	48,620 00	149,280 00
1855	12	35	44	91	51,680 00	48,980 00	48,620 00	149,280 00
1856	12	36	43	91	49,625 00	43,575 00	42,970 00	136,170 00
1857	12	36	43	91	47,675 00	38,710 00	39,190 00	125,575 00
1858	12	36	43	91	47,230 00	41,600 00	43,840 00	132,670 00
1859	12	36	43	91	50,530 00	43,450 00	44,010 00	137,990 00
1860	12	39	43	94	47,850 00	42,215 00	42,885 00	132,950 00
Totaux	. . . .	. . . .	. . . .	. .	516,455 00	442,145 00	450,555 00	1,409,155 00
Province de Brabant.								
1851	32	56	75	163	157,150 00	170,810 00	90,550 00	418,510 00
1852	32	56	75	163	157,150 00	170,810 00	90,550 00	418,510 00
1853	32	56	75	163	162,150 00	181,845 00	101,425 00	445,420 00
1854	32	56	75	163	158,250 00	178,535 00	101,680 00	414,465 00
1855	32	56	75	163	158,250 00	178,535 00	101,680 00	441,465 00
1856	32	55	69	156	132,389 12	137,678 99	88,325 00	358,393 11
1857	32	55	69	156	128,566 77	120,784 02	89,950 00	339,300 79
1858	32	60	69	161	126,525 00	124,715 00	90,600 00	341,840 00
1859	32	64	69	162	126,697 50	122,619 36	88,015 77	337,332 63
1860	32	64	69	162	127,789 00	121,570 00	89,800 00	339,159 00
Totaux	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1,431,917 39	1,507,902 37	938,575 77	3,884,395 53

Nombre des barrières; montant des sommes auxquelles elles ont été affermées (suite).

ANNÉES.	NOMBRE DES BARRIÈRES. Routes de 1re classe.	Routes de 2e classe.	Routes provinciales.	TOTAL.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES. Routes de 1re classe.	Routes de 2e classe.	Routes provinciales.	TOTAL.
Province de la Flandre occidentale.					fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	47	60	29	136	78,985 00	89,295 00	35,495 00	203,775 00
1852	47	60	29	136	78,985 00	89,295 00	35,495 00	203,775 00
1853	47	70	30	147	80,345 00	103,055 00	38,810 00	222,010 00
1854	47	70	30	147	75,490 00	95,170 00	36,795 00	207,455 00
1855	47	70	30	147	75,480 00	95,170 00	36,795 00	207,445 00
1856	46	71	29	146	73,310 00	92,035 00	39,140 00	204,485 00
1857	47	79	30	156	72,200 00	93,120 00	37,390 00	202,710 00
1858	47	80	30	157	75,590 00	95,495 00	40,175 00	211,260 00
1859	47	83	30	160	72,010 00	100,065 00	39,065 00	211,140 00
1860	47	85	30	162	78,855 00	109,040 00	42,930 00	230,825 00
Totaux	...	...	...	...	761,250 00	961,740 00	381,890 00	2,104,880 00
Province de la Flandre orientale.								
1851	30	40	32	102	67,830 00	67,665 00	33,675 00	169,170 00
1852	30	40	32	102	67,830 00	67,665 00	33,675 00	169,170 00
1853	30	41	32	103	75,855 00	68,530 00	37,100 00	181,485 00
1854	30	41	32	103	71,760 00	62,235 00	34,900 00	168,895 00
1855	30	41	32	103	71,760 00	62,235 00	34,900 00	168,895 00
1856	30	41	31	102	70,800 00	60,360 00	37,035 00	168,195 00
1857	30	42	31	103	66,615 00	52,425 00	34,805 00	153,845 00
1858	30	42	31	103	67,705 00	52,965 00	36,560 00	157,230 00
1859	30	44	31	105	70,765 58	53,810 00	34,930 00	159,505 58
1860	20	44	31	105	71,910 00	53,405 00	36,615 00	161,930 00
Totaux	...	...	...	...	702,830 58	601,295 00	354,195 00	1,658,320 58
Province de Hainaut.								
1851	29	60	41	130	120,200 00	268,200 00	50,300 00	438,700 00
1852	29	60	41	130	120,200 00	268,200 00	50,300 00	438,700 00
1853	29	61	45	135	123,300 00	277,850 00	59,400 00	460,550 00
1854	29	64	45	138	120,850 00	267,225 00	59,550 00	447,625 00
1855	29	64	51	144	117,075 00	261,475 00	59,275 00	437,825 00
1856	29	64	51	144	115,065 11	249,113 68	64,075 00	428,253 79
1857	29	64	51	144	113,775 00	234,241 00	62,690 47	410,706 47
1858	29	64	51	144	121,318 59	240,275 00	63,150 00	424,743 59
1859	29	66	51	146	121,925 00	231,994 47	61,325 00	415,244 47
1860	29	66	51	146	123,575 00	223,250 00	60,050 00	406,875 00
Totaux	...	...	...	...	1,197,283 70	2,521,824 15	590,115 47	4,309,223 32

Nombre des barrières; montant des sommes auxquelles elles ont été affermées (suite).

ANNÉES.	NOMBRE DES BARRIÈRES.				MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES.			
	ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.
	de 1re classe.	de 2e classe.	provinciales.		de 1re classe.	de 2e classe.	provinciales.	
Province de Liége.					fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	18	70	19	107	45,430 00	168,607 00	26,665 00	240,702 00
1852	18	70	19	107	45,430 00	168,607 00	26,665 00	240,702 00
1853	18	73	19	110	48,400 00	196,547 00	27,000 00	271,947 00
1854	18	73	19	110	47,125 00	185,297 00	27,350 00	259,772 00
1855	18	76	19	113	47,125 00	185,297 00	27,350 00	259,772 00
1856	18	91	18	127	45,725 00	183,285 00	24,925 00	253,935 00
1857	18	91	18	127	38,455 00	179,275 00	23,050 00	240,780 00
1858	18	93	19	130	40,225 00	184,590 00	23,100 00	247,915 00
1859	18	98	19	135	40,355 00	178,390 00	24,435 00	243,180 00
1860	18	108	19	145	43,055 00	191,800 00	24,275 00	259,130 00
Totaux.	. . .	. . .	. . .	. . .	441,325 00	1,821,695 00	254,815 00	2,517,835 00
Province de Limbourg.								
1851	19	48	»	67	24,300 00	41,290 00	» »	65,590 00
1852	19	48	»	67	24,300 00	41,290 00	» »	65,590 00
1853	19	51	»	70	29,660 00	47,000 00	» »	76,660 00
1854	19	51	»	70	26,640 00	44,160 00	» »	70,800 00
1855	19	52	»	71	26,640 00	44,180 00	» »	70,820 00
1856	19	54	»	73	32,290 00	48,886 49	» »	81,176 49
1857	19	54	»	73	30,789 75	48,137 92	» »	78,927 67
1858	19	58	»	77	33,080 00	47,222 49	» »	80,302 49
1859	19	60	»	79	29,390 00	48,028 77	» »	77,418 77
1860	19	61	»	80	27,415 00	48,036 00	» »	75,451 00
Totaux.	. . .	. . .	. . .	. . .	284,504 75	458,231 37	» »	742,736 12
Province de Luxembourg.								
1851	55	60	30	145	64,855 00	38,290 00	16,636 00	119,781 00
1852	55	60	30	145	64,855 00	38,290 00	16,636 00	119,781 00
1853	55	61	30	146	65,000 00	41,640 00	19,590 00	126,230 00
1854	55	61	30	146	65,230 00	42,260 00	18,796 00	126,286 00
1855	55	61	30	146	65,230 00	42,260 00	18,796 00	126,286 00
1856	55	65	34	154	65,240 00	46,115 00	19,490 00	130,845 00
1857	55	67	34	156	68,610 00	48,596 00	20,655 00	137,861 00
1858	55	67	34	156	66,820 00	48,485 00	20,770 00	136,075 00
1859	55	67	34	156	50,830 00	45,795 00	20,985 00	117,610 00
1860	55	68	34	157	46,835 00	49,835 00	21,250 00	117,920 00
Totaux.	. . .	. . .	. . .	. . .	623,525 00	441,566 00	193,604 00	1,258,695 00

Nombre des barrières; montant des sommes auxquelles elles été affermées (suite).

ANNÉES.	NOMBRE DES BARRIÈRES. ROUTES de 1re classe.	de 2e classe.	provinciales.	TOTAL.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES. ROUTES de 1re classe.	de 2e classe.	provinciales.	TOTAL.
Province de Namur								
					fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	31	54	18	103	75,700 00	102,000 00	46,400 00	224,100 00
1852	31	54	18	103	75,700 00	102,000 00	46,400 00	224,100 00
1853	31	64	18	113	87,500 00	112,050 00	49,700 00	249,250 00
1854	31	64	18	113	88,400 00	107,100 00	53,850 00	249,350 00
1855	31	64	18	113	88,400 00	146,500 00	53,850 00	249,350 00
1856	32	70	18	120	95,000 00	140,725 00	64,400 00	305,600 00
1857	32	73	18	123	91,400 00	134,050 00	59,950 00	291,775 00
1858	32	73	18	123	86,450 00	107,100 00	56,750 00	274,250 00
1859	32	75	18	125	63,900 00	119,400 00	47,000 00	230,300 00
1860	32	79	18	129	62,575 00	125,350 00	49,500 00	237,425 00
TOTAUX. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	814,725 00	1,193,275 00	527,500 00	2,535,500 00
LE ROYAUME.								
1851	273	478	287	1,038	691,050 00	989,157 00	345,016 00	2,025,223 00
1852	273	478	287	1,038	691,050 00	989,157 00	345,016 00	2,025,223 00
1853	273	511	293	1,077	729,195 00	1,077,152 00	382,655 00	2,189,002 00
1854	273	514	293	1,080	705,425 00	1,030,962 00	384,541 00	2,120,928 00
1855	273	519	299	1,091	701,640 00	1,025,232 00	384,266 00	2,111,138 00
1856	273	547	293	1,113	679,444 23	1,007,549 16	380,060 00	2,067,053 39
1857	274	561	294	1,129	657,786 52	956,013 94	367,680 47	1,981,480 93
1858	274	573	295	1,142	664,943 59	966,397 19	374,945 00	2,006,285 78
1859	274	590	295	1,159	626,403 08	943,552 60	359,765 77	1,929,721 45
1860	274	611	295	1,180	629,879 00	964,501 00	367,305 00	1,961,685 00
TOTAUX. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	6,776,846 42	9,949,673 89	3,691,250 24	20,417,760 55

Le montant de l'affermage des barrières a été comme suit, en 1831, en 1840, en 1850 et en 1860, pour l'ensemble des routes.

ANNÉES.	ROUTES de l'État.	provinciales.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1831.	2,223,401 74	167,480 75	2,390,882 49
1840.	2,287,426 00	264,705 00	2,552,131 00
1850.	1,717,412 00	336,875 00	2,054,287 00
1860	1,594,380 00	367,305 00	1,961,685 00

Ainsi, le montant de l'affermage des barrières établies sur les routes provinciales n'a fait qu'augmenter depuis trente ans, tandis que le montant de l'affermage des barrières établies sur les routes de l'État a considérablement diminué. La réduction constatée en ce qui regarde les routes exploitées par l'État est d'autant plus frappante que le développement de ces routes s'est constamment accru.

Ces faits ressortent également du tableau suivant :

PÉRIODES.	MOYENNE DU FERMAGE *ANNUEL*. ROUTES de l'État.	ROUTES provinciales.	TOUTES LES ROUTES réunies.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1831-1840.	2,280,751 78	203,412 73	2,484,164 51
1841-1850	2,003,064 50	319,914 60	2,322,979 10
1851-1860	1,672,649 03	369,125 02	2,041,774 05

On a vu, d'ailleurs, dans les pages précédentes, que les dépenses d'entretien des routes de l'État suivent une marche ascendante, la moyenne *annuelle* de ces dépenses ayant été respectivement de 1,184,855 fr. 72 c. pour 1831-1840, de 1,491,702 fr. 22 c. pour 1841-1850 et de 1,494,600 fr. 02 c. pour 1851-1860.

Il est à noter, d'autre part, que la *moyenne* des dépenses d'entretien des routes provinciales s'est accrue, de son côté, dans des proportions bien plus fortes que la progression constatée dans le montant du fermage des barrières établies sur ces routes, la dépense annuelle revenant à 190,504 fr. 07 c. pour 1831-1840, à 370,855 fr. 95 c. pour 1841-1850 et à 381,131 fr. 24 c. pour 1851-1860; il est résulté de ce mouvement ascensionnel de la dépense un déficit dont le chiffre sera précisé plus loin.

Voici quel a été le produit moyen de l'affermage en 1840, en 1850 et en 1860.

Routes de l'État.

PROVINCES.	1840.		1850.		1860.	
	NOMBRE des barrières.	PRODUIT moyen.	NOMBRE des barrières.	PRODUIT moyen.	NOMBRE des barrières.	PRODUIT moyen.
		fr. c.		fr. c.		fr. c.
Anvers	21	5,353 57	42	2,370 36	51	1,765 98
Brabant	78	6,623 52	88	3,728 80	93	2,681 28
Flandre occidentale	88	2,131 53	105	1,624 81	132	1,423 45
Flandre orientale	66	2,692 06	70	1,955 00	74	1,693 44
Hainaut	90	7,643 33	89	4,461 51	95	3,650 79
Liége	58	4,225 95	88	2,593 15	126	1,863 93
Limbourg	34	2,540 29	66	1,144 24	80	943 44
Luxembourg	65	1,315 77	115	941 35	123	786 00
Namur	67	2,809 18	85	2,049 41	111	1,693 04
LE ROYAUME	567	4,034 26	748	2,296 00	885	1,801 56

Routes provinciales.

PROVINCES.	1840.		1850.		1860.	
	NOMBRE des barrières.	PRODUIT moyen.	NOMBRE des barrières.	PRODUIT moyen.	NOMBRE des barrières.	PRODUIT moyen.
		fr. c.		fr. c.		fr. c.
Anvers	29	1,321 72	43	1,052 09	43	997 33
Brabant	43	1,436 46	75	1,202 33	69	1,301 45
Flandre occidentale	29	1,688 62	29	1,245 34	30	1,431 00
Flandre orientale	21	1,406 43	32	1,095 31	31	1,181 13
Hainaut	10	3,786 00	41	1,179 27	51	1,177 45
Liége	8	1,487 50	49	1,380 26	49	1,277 63
Limbourg	3	1,998 33	»	» »	»	» »
Luxembourg	11	395 45	30	525 66	34	625 00
Namur	16	1,626 56	48	2,219 44	48	2,750 00
LE ROYAUME	170	1,557 09	287	1,173 78	296	1,245 08

Le produit moyen de l'affermage des barrières établies sur les routes de l'État ne représente, pour 1860, que 44.66 p. °/ₒ environ du produit moyen obtenu en 1840. Le rapport est comme 79.96 à 100, quant aux barrières des routes entretenues par les provinces. Dans certaines provinces, dans le Hainaut notamment, la décroissance proportionnelle a été beaucoup plus considérable encore.

Pour chacune des deux catégories de routes, le nombre des barrières s'est accru d'une manière remarquable, aussi bien pour 1850 comparé à 1840, que pour 1860 comparé à 1850.

En 1851, il existait, en totalité, 615 barrières sur les routes entretenues tant par l'État que par les provinces; à la fin de l'année 1860, ce nombre s'élevait à 1,180 : la différence est donc de 565 barrières ou 47.88 p. %.

Le produit moyen du fermage des barrières établies sur les routes de l'État a été, par année :

	fr. c.
Pour la période de 1851-1860, de	1,672,649 03

D'autre part, la dépense moyenne d'entretien, a été, par année :

Pour la même période, de	1,494,600 02

Le fermage laisse donc annuellement :

Un excédant moyen de.	178,049 01

Le même calcul appliqué aux routes provinciales révèle, au contraire, un excédant de dépense, savoir :

	fr. c.
Moyenne annuelle des frais d'entretien	381,131 24
— du fermage	369,125 02
Différence. . .	12,006 22

La comparaison, faite, non plus au point de vue des moyennes, mais sous le rapport des résultats effectifs constatés pendant toute la période de 1851 à 1860, accuse la situation traduite en chiffres dans le tableau suivant :

État comparatif des dépenses d'entretien et du montant de l'adjudication des barrières, pour la période de **1851-1860.**

PROVINCES	ROUTES.	DÉPENSES D'ENTRETIEN pendant les années 1851 à 1860.	MONTANT DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES. pendant les années 1851 à 1860	DIFFÉRENCE EN PLUS.	DIFFÉRENCE EN MOINS.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
ANVERS.	Routes de l'État.	702,974 73	958,600 00	255,625 27	» »
	— provinciales	378,233 58	450,555 00	72,321 42	» »
BRABANT	Routes de l'État.	1,812,072 89	2,942,819 76	1,130,746 87	» »
	— provinciales	992,305 29	938,575 77	» »	53,729 52
FLANDRE OCCIDENTALE. . .	Routes de l'État.	1,634,847 56	1,722,990 00	88,142 44	» »
	— provinciales	353,357 00	381,890 00	28,533 00	» »
FLANDRE ORIENTALE. . . .	Routes de l'État.	1,006,565 34	1,304,125 58	297,560 24	» »
	— provinciales	301,934 37	354,195 00	52,260 63	» »
HAINAUT	Routes de l'État.	1,935,337 00	3,719,107 85	1,783,770 85	» »
	— provinciales	515,510 66	590,115 47	74,604 81	» »
LIÉGE.	Routes de l'État.	2,581,060 70	2,263,020 00	» »	318,040 70
	— provinciales	164,895 00	254,815 00	89,920 00	» »
LIMBOURG.	Routes de l'État.	1,418,285 88	742,736 12	» »	675,549 76
	— provinciales	» »	» »	» »	» »
LUXEMBOURG.	Routes de l'État.	2,083,216 55	1,065,091 00	» »	1,018,125 55
	— provinciales	396,936 48	193,604 00	» »	203,332 48
NAMUR	Routes de l'État.	1,771,639 50	2,008,000 00	236,360 50	» »
	— provinciales	708,140 01	227,500 00	» »	480,640 01
LE ROYAUME. . .	Routes de l'État.	14,946,000 15	16,726,490 31	1,780,490 16	» »
	— provinciales	3,811,312 39	3,691,250 24	» »	120,062 15
	TOTAUX. . .	18,757,312 54	20,417,740 55	1,660,428 01	» »

La balance générale est donc représentée par un boni de 1,660,428 fr. 01 c. : les routes de l'État ont produit un excédant de recette de 1,780,490 fr. 16 c., tandis que les routes provinciales ont essuyé une perte de 120,062 fr. 15 c.

De 1851 à 1840, les deux espèces de routes avaient procuré un excédant de recette qui, pour les premières, atteignait 10,958,959 fr. 90 c. et qui, pour les secondes, ressortait à 129,086 fr. 60 c.

De 1841 à 1850, l'État a recueilli un surplus de recette qui équivalait à 5,413,622 fr. 80 c.; les provinces ont, au contraire, éprouvé une perte de 509,195 fr. 30 c.

Il résulte de ces indications que l'exploitation des routes a donné, pendant la période de 1831 à 1860, savoir :

	fr. c.
A l'État un excédant de recettes, de	17,853,072 86
Aux provinces un excédant de dépenses, de.	500,168 85
D'où un boni de	17,352,904 01

Ainsi que la remarque en a déjà été faite, ces sommes ne représentent pas exactement les perceptions réellement effectuées, puisque c'est le montant du *fermage* des barrières qui figure ici en recette. — Ces mêmes sommes ne comprennent pas, non plus, les produits des ventes d'herbages, oseraies, plantations, etc., croissant le long des routes ; ces produits seront renseignés dans la section V ci-après. Enfin, elles ne comprennent pas différents revenus indirects du service des routes, tels que vente et location de terrains provenant d'emprises ou droit d'encan de 5 p. °/。 versé par les adjudicataires des barrières, en exécution de l'article 4 de la loi du 18 mars 1833.

Par contre, les dépenses renseignées ci-dessus ne contiennent rien du chef des traitements et des indemnités du personnel des ponts et chaussées préposé, soit à l'établissement, soit à la surveillance et à la direction des travaux d'entretien des routes. Ces dépenses sont aussi fixées sans égard aux intérêts des capitaux engagés dans la construction des voies de communication dont il s'agit.

Il vient d'être fait mention des revenus indirects des routes. Les tableaux suivants font connaître le chiffre de ces revenus, en ce qui concerne les routes de l'État, pour chacune des neuf provinces du pays et pour chacune des années qui constituent la période décennale de 1851-1860 :

ANNÉES.	TERRAINS provenant d'emprises.		DROIT D'ENCAN (5 p. °/。) versé par les adjudicataires des barrières.	TOTAL.
	VENTE.	LOCATION.		
Province d'Anvers.				
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	» »	4 00	401 89	405 89
1852	103 00	» »	2.500 00	2,603 00
1853	» »	» »	10,542 25	10,542 25
1854	» »	4 00	40 00	44 00
1855	17 94	4 00	3,731 50	3,753 44
1856	175 80	4 00	8,761 50	8,941 30
1857	87 36	4 00	6,719 00	6,810 36
1858	16 00	4 00	6,852 76	6,872 76
1859	» »	9 00	6,389 96	6,398 96
1860	150 00	4 00	6,567 83	6,721 83
Totaux. . .	550 10	37 00	52,506 69	53,093 79
Province de Brabant.				
1851	102 64	» »	38 27	140 91
1852	1,217 13	» »	22,113 50	23,330 63
1853	804 44	» »	4,908 75	5,713 19
1854	142 17	» »	8,894 50	9,036 67
1855	805 98	» »	13,451 75	14,257 73
1856	750 02	» »	18,348 25	19,098 27
1857	2,194 52	25 00	13,110 50	15,330 02
1858	1,456 84	10 00	19,191 00	20,657 84
1859	6,817 16	10 00	17,129 50	23,956 66
1860	4,765 58	» »	15,305 45	20,071 03
Totaux. . .	19,056 48	45 00	132,491 47	151,592 95
Province de la Flandre occidentale.				
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	» »	» »	5,856 63	5,856 63
1852	» »	90 44	11,124 50	11,214 94
1853	381 86	27 00	4,306 50	4,715 36
1854	» »	60 50	671 00	731 50
1855	248 34	71 00	9,678 75	9,998 09
1856	2,469 06	98 00	10,332 50	12,899 56
1857	1,774 13	174 50	10,280 50	12,229 13
1858	4,664 97	190 00	11,188 50	16,043 47
1859	8,812 82	» »	11,426 25	20,239 07
1860	452 26	10 00	11,751 50	12,213 76
Totaux . .	18,803 44	721 44	86,616 63	106,141 51
Province de la Flandre orientale.				
1851	32 36	» »	768 09	800 45
1852	23 82	5 00	7,755 00	7,783 82
1853	5,659 58	5 00	3,979 25	9,643 83
1854	234 35	55 00	1,033 75	1,323 10
1855	93 43	5 00	5,800 00	5,898 43
1856	54 60	» »	8,109 75	8,164 35
1857	52 93	» »	7,580 25	7,633 18
1858	44 98	» »	8,904 75	8,946 73
1859	281 91	» »	7,480 75	7,762 66
1860	51 98	» »	8,596 50	8,648 48
Totaux . .	6,526 94	70 00	60,008 09	66.605 03

Province de Hainaut.

Années.	Terrains provenant d'emprises. Vente.	Location.	Droit d'encan (5 p. %) versé par les adjudicataires [illegible]	Total.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	73 82	» »	7,214 41	7,288 23
1852	1,422 65	» »	17,613 50	19,036 15
1853	46 69	» »	12,642 25	12,688 94
1854	396 03	267 90	14,470 00	15,133 93
1855	297 57	» »	18,725 00	19,022 57
1856	448 30	» »	23,466 00	23,914 30
1857	772 37	20 00	22,751 25	23,543 62
1858	688 85	3 00	19,425 00	20,116 85
1859	3,651 79	41 00	19,861 25	23,554 04
1860	723 34	30 00	20,650 00	21,403 34
Totaux. . .	9,521 41	361 90	176,818 66	185,701 97

Province de Liége.

Années.	Vente.	Location.	Droit d'encan.	Total.
1851	3,143 57	» »	2,052 61	5,196 18
1852	2,525 32	» »	11,362 50	13,887 82
1853	982 73	63 75	7,063 75	8,110 23
1854	714 37	» »	15 00	729 37
1855	1,579 52	25 00	5,536 50	7,141 02
1856	3,275 94	197 80	9,641 00	13,114 74
1857	3,278 68	471 00	7,285 00	11,034 68
1858	900 77	657 42	21,060 75	22,618 94
1859	3,943 39	439 40	5,489 75	9,872 54
1860	6,174 10	344 33	7,969 21	14,487 64
Totaux. . .	26,518 39	2,198 70	77,456 07	106,173 16

Province de Limbourg.

Années.	Vente.	Location.	Droit d'encan.	Total.
1851	11 50	8 00	129 75	149 35
1852	1,702 78	8 00	3,833 00	5,543 78
1853	767 98	» »	1,298 42	2,066 40
1854	341 79	» »	181 00	522 79
1855	439 24	8 35	3,968 50	4,416 09
1856	2,232 87	12 35	3,971 75	6,216 97
1857	338 52	4 00	3,875 75	4,218 27
1858	198 93	20 70	3,776 00	3,995 63
1859	3,558 53	12 35	3,955 25	7,527 13
1860	2,228 35	12 35	3,491 25	5,731 95
Totaux. .	11,820 59	86 10	28,781 67	40,588 36

Province de Luxembourg.

Années	Terrains provenant d'emprises. Vente	Location.	Droit d'encan (5 p. %) versé par les adjudicataires [illegible]	Total.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	931 43	» »	541 52	1,472 95
1852	» »	» »	10 00	10 00
1853	129 63	10 00	6,332 00	6,471 63
1854	352 56	20 00	2,852 80	3,425 36
1855	417 71	20 60	6,343 64	6,781 35
1856	75 28	33 32	7,004 80	7,113 40
1857	419 08	13 32	6,915 00	7,347 40
1858	160 77	8 32	4,000 00	4,109 09
1859	669 20	13 32	1,880 50	2,563 02
1860	1,061 64	28 32	9,357 00	10,446 96
Totaux. . .	4,357 30	146 60	45,237 26	49,741 16

Province de Namur.

Années	Vente	Location.	Droit d'encan.	Total.
1851	643 03	» »	1,325 25	1,968 28
1852	517 11	28 40	12,457 50	13,003 01
1853	277 12	» »	6,415 00	6,692 12
1854	1,358 38	28 40	1,145 00	2,531 78
1855	1,915 95	» »	15,280 00	17,195 95
1856	5,640 97	29 60	12,575 00	18,245 57
1857	311 14	24 40	15,496 25	15,831 79
1858	353 20	36 80	11,742 50	12,132 50
1859	389 59	35 80	11,798 75	12,225 14
1860	3,587 52	36 80	152 50	3,786 82
Totaux . .	14,994 01	221 20	88,397 75	103,612 96

Le royaume.

Années	Vente	Location.	Droit d'encan.	Total.
1851	4,938 45	12 00	18,628 42	23,578 87
1852	7,611 81	131 84	88,769 50	96,413 15
1853	9,050 03	105 75	57,488 17	66,643 95
1854	3,739 65	435 80	29,303 05	33,478 50
1855	5,815 68	133 35	82,515 64	88,464 67
1856	15,122 84	375 07	102,210 55	117,708 46
1857	9,228 73	736 22	94,013 50	103,978 45
1858	8,422 31	930 24	106,141 26	115,493 81
1859	28,124 39	561 87	85,412 96	114,099 22
1860	19,194 77	465 80	83,834 24	103,494 81
Totaux. . .	111,148 66	3,887 94	748,314 29	863,350 89

Cela fait une moyenne annuelle de 86,555 fr. 09 c. Il est vrai que cette somme comprend 11,114 fr. 87 c. qui ne constituent, à proprement parler, pas une recette, mais le prix d'immeubles aliénés par le domaine public.

On remarquera que les revenus indirects dont il s'agit ont beaucoup varié d'une année à l'autre : cette circonstance s'explique par le caractère même de la recette.— Il n'est pas possible de faire un rapprochement avec les produits analogues recouvrés antérieurement à 1851, parce que la statistique n'en fournit pas le relevé.

V. — *Police du roulage.* — La police du roulage est réglée spécialement par les lois du 29 floréal an XII (19 mai 1802) et du 7 ventôse an XII (27 février 1805), le décret impérial du 25 juin 1806, les arrêtés royaux du 28 janvier 1832 et du 8 septembre 1834 (*fermeture des barrières en temps de dégel*), les lois du 18 mars 1833, du 24 mars 1838, l'arrêté royal du 1er décembre 1839 et la loi du 24 mars 1841.

Voici les principales dispositions de l'arrêté réglementaire du 1er décembre 1839 et de la loi du 24 mars 1841 :

« Afin de permettre le pesage des voitures sur les ponts à bascule, celles-ci doivent être construites de manière à ce que le plus grand écartement des essieux, de milieu à milieu, ne dépasse pas 3m,80.

« Le Roi peut permettre la circulation des voitures à bandes étroites et à quatre roues, attelées de deux chevaux au plus, sous telles conditions et restrictions que les localités, les saisons et les circonstances pourront exiger. » (Art. 1er de la loi du 24 mars 1841.)

« Un autre mode de vérification que celui des ponts à bascule, pourra être déterminé par arrêté royal. » (Art. 2 *ibid.*)

Les sommes recouvrées pendant les années 1857, 1858 et 1859, du chef de condamnations en matière de barrières, se sont élevées, savoir :

Amendes	11,664 45
Frais.	3,186 32
Total. . .	14 850 77
Moyenne par année. . .	4,950 26

Section II. — *Chemins de fer.*

Parmi les industries si nombreuses, dont les produits couvrent aujourd'hui la surface du globe, il n'en est peut-être pas une dont le développement ait été aussi prompt, aussi grand et aussi remarquable que le développement de l'industrie des transports par voies ferrées.

L'illustre Cuvier, faisant, à la date du 1er avril 1816, rapport à l'Institut de France sur l'état des sciences à cette époque, disait en parlant des chemins de fer : « Une machine à vapeur sur une voiture dont les roues s'engrènent dans un chemin préparé, traîne une file d'autres voitures : on les charge, on allume et elles vont seules et en toute hâte se faire décharger à l'autre bout de la route. Le voyageur qui les voit ainsi de loin traverser la campagne en croit à peine ses yeux. » La machine à vapeur et la voiture qui la porte avaient cependant dit à peine leur premier mot quand Cuvier en parlait ainsi ; et, aujourd'hui que quarante-sept ans nous séparent du moment où cette pensée fut exprimée, la machine et la voiture se sont considérablement perfectionnées et n'ont pas encore atteint le but que le génie de l'homme leur prépare.

Ce progrès continu, cette marche non interrompue dans la voie de la perfection, constituent un des plus beaux caractères de cette merveilleuse invention des temps modernes.

Les chemins de fer se multiplient et tendent de plus en plus vers de nouvelles améliorations, parce qu'ils sont liés d'une manière indissoluble à tous les intérêts de tous les ordres ; ils sont un des éléments les plus puissants de la civilisation ; ils sont un instrument docile pour la politique; ils concourent à la solution de tous les problèmes que soulève l'économie sociale ; ils sont les leviers indispensables du travail, quelle que soit la forme qu'il revêt dans sa manifestation ; ils servent de trait d'union et de chaîne entre les nations, comme ils forment une des bases essentielles des transactions et des échanges sans lesquels l'activité des peuples et des individus serait plus ou moins stérile ; ils transportent la pensée avec la matière, l'homme avec les choses; ils allongent le temps, raccourcissent les distances, réunissent tous les territoires et franchissent toutes les barrières ; ils augmentent la richesse publique, décuplent la force des armées; ils ont fait de l'Europe un seul pays que l'on traverse maintenant dans tous les sens, avec facilité, rapidité et économie; ils rattachent les petits villages aux grandes capitales ; en Belgique, ils permettent aux populations patriotiques assises aux extrémités du royaume, de venir, dans les jours de réjouissances nationales, acclamer celui dont le règne a vu s'ériger ce magnifique et impérissable monument, témoignage vivant de la fécondité de nos libres institutions et de la sagesse du premier de nos rois.

Mais si la *statistique* aide à atteindre les régions élevées d'où l'on peut mesurer l'étendue des bienfaits répandus sur le monde par le chemin de fer, il est hors de son rôle d'en faire le tableau. Elle doit se borner à exposer des chiffres ou des faits dans lesquels la science et l'économie politique puiseront leurs axiomes et leurs arrêts. Revenons donc à la modeste tâche que nous avons à remplir.

Longueur des chemins de fer. — Les chemins de fer en exploitation en Belgique, au 31 décembre 1850, présentaient un développement de 861 kilomètres 397 mètres, réparti comme il suit :

DÉSIGNATION.	Simple voie.	Double voie.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Lignes construites et exploitées par l'État. . .	154,539	405,282	559,821
Lignes concédées, construites par des compagnies et exploitées par l'État	17,292	47,506	64,798
Totaux. . .	171,831	452,788	624,619
Lignes concédées, construites et exploitées par des compagnies	141,835	94,943	236,778
Totaux . .	313,666	547,731	861,397

Cette situation s'est considérablement modifiée ; voici ce qu'elle était devenue au 31 décembre 1860 :

DÉSIGNATION	Simple voie.	Double voie.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Lignes construites et exploitées par l'État . .	54,151	504,734	558,885
Lignes concédées, construites par des compagnies et exploitées par l'État	»	189,721	189,721
TOTAUX. . .	54,151	694,455	748,606
Lignes concédées, construites et exploitées par des compagnies.	825,762	144,788	970,550
Ligne construite par l'État et exploitée par une compagnie	10,220	»	10,220
TOTAUX. . .	835,982	144,788	980,770
ENSEMBLE. . .	890,133	839,243	1,729,376

En d'autres termes, du 1er janvier 1851 au 31 décembre 1860, l'accroissement a été, savoir :

	Mètres.
Pour les lignes construites par l'État, de.	9,284
Pour les lignes construites par des compagnies, de. .	858,695
ENSEMBLE. . .	867,979

ou 100.76 p. % du développement des chemins de fer existants au 31 décembre 1850. L'augmentation atteint 284.75 p. % en ce qui concerne les lignes construites par des compagnies, prises isolément.

La différence constatée quant aux lignes *construites* par l'État se décompose ainsi :

	Mètres.
Section de Contich à Lierre	6,539
Section de la station à l'entrepôt de la ville de Gand. . .	2,348
Raccordement des nouveaux bassins du Kattendyk à Anvers.	1,717
SOIT. . .	10,604

dont à déduire :

Les embranchements établis à la sortie de la station de l'Allée-Verte à Bruxelles, lesquels ont été supprimés sur une longueur de	1,320
RESTE. . .	9,284

L'accroissement indiqué pour ce qui touche aux lignes *construites* par les compagnies se répartit comme il suit :

	Mètres.
Lierre à Turnhout	37,373
Anvers à la frontière, vers Rotterdam	28,573
Bruxelles à Gand, par Alost.	34,471
Audenarde à la Pinte.	18,250
Flandre occidentale.	69,120
A reporter. . .	187,487
Report . .	187,487
Lichtervelde à Furnes.	33,847
Ath à Lokeren.	74,112
Mons à Haumont	14,529
Erquelinnes au Centre.	35,727
Erquelinnes à Charleroy.	26,500
Entre-Sambre-et-Meuse	65,297
Mariembourg à Momignies.	29,094
Morialmé à Châtelineau.	20,054
Charleroy à Louvain	73,667
Manage à Wavre	41,091
Hasselt à la frontière, vers Maestricht	25,349
Pepinster à Spa.	12,119
Namur à Liége.	42,032
Grand-Luxembourg.	207,389
Embranchements construits par les Sociétés de Dendre-et-Waes et du Grand-Luxembourg, à la sortie de la station de l'Allée-Verte, à Bruxelles.	4,487
ENSEMBLE . .	859,481

dont à retrancher :

Une longueur de.	786

attribuée erronément à la ligne de Mons à Manage, dans la statistique de 1841-1850.

RESTE. . .	858,695

On voit, d'après ce qui précède, que si l'État n'a pas agrandi l'étendue de ses voies de plus de 9 kilomètres 284 mètres, il a, par contre, ramené à une proportion relative fort insignifiante la longueur des parties de son chemin de fer où la voie n'est pas doublée. — Abstraction faite de la section de Landen à Saint-Trond, qui est actuellement exploitée par une compagnie, le développement de la simple voie est descendu de 144 kilomètres 519 mètres à 54 kilomètres 151 mètres, et encore ce dernier chiffre comprend-t-il les 10,604 mètres construits depuis 1850; de sorte que le doublement des voies s'est effectué, de 1851 à 1860, dans la proportion de 100,772 sur 144,519 mètres.

La statistique ne renseigne pas les *voies accessoires* créées par les compagnies pour les évitements et les raccordements dans les stations. En ce qui concerne les lignes *exploitées* par l'État, ces *voies accessoires* mesuraient ensemble, au 31 décembre 1860, 248 kilomètres 800 mètres; la longueur correspondante, au 31 décembre 1850, ne dépassait pas 136 kilomètres 687 mètres. L'accroissement ressort ainsi à 112 kilomètres 113 mètres ou plus de 82 p. %.

Au 31 décembre 1860, les *voies principales* du réseau exploité par le Gouvernement avaient un développement de 1,433 kilomètres 900 mètres; dix années auparavant, ce développement était calculé à 1,076 kilomètres 569 mètres, soit une différence de 357 kilomètres 331 mètres.

Les *voies accessoires* représentaient, en étendue, 17.35 p. % des *voies principales*, à la fin de 1860; la proportion était de 12.70 p. %, à la fin de 1850; elle ne cesse de s'accroître d'année en année.

Les tableaux suivants contiennent la nomenclature des lignes

de chemin de fer existant en Belgique à la date du 31 décembre 1860 :

Chemins de fer construits par l'État.

DÉSIGNATION	LONGUEUR EN MÈTRES. À UNE VOIE.	LONGUEUR EN MÈTRES. À DEUX VOIES.	TOTAL.
Nord.			
Bruxelles à Anvers	»	43,795	43,795
Station d'Anvers à l'Escaut et raccordement du Kattendyk	1,717	2,920	4,637
Station de Bruxelles (Allée-Verte) à la ligne d'Anvers et à la station du Nord (partie de ces raccordements)	»	587	587
Contich à Lierre	6,539	»	6,539
TOTAUX . .	8,256	47,302	55,558
Midi.			
Bruxelles (Allée-Verte) à la frontière de France (Quiévrain)	2,782	80,671	83,453
Braine-le-Comte à Namur	»	78,590	78,590
Station de Namur à la Meuse	1,191	»	1,191
TOTAUX . .	3,973	159,261	163,234
Ouest.			
Malines à Ostende	500	121,849	122,349
Station de Bruges à l'entrepôt	2,675	»	2,675
Station de Gand à l'entrepôt	2,348	»	2,348
Gand à la frontière de France (Mouscron)	15,576	43,146	58,722
Mouscron à Tournay	19,135	»	19,135
TOTAUX . . .	40,234	164,995	205,229
Est.			
Malines à la frontière de Prusse	»	133,176	133,176
Landen à Saint-Trond (1)	10,220	»	10,220
Station de Louvain au bassin	972	»	972
Station de Liége au quai d'Avroy	746	»	746
TOTAUX . . .	11,908	133,176	145,084
RÉCAPITULATION.			
NORD	8,256	47,302	55,558
MIDI	3,973	159,261	163,234
OUEST	40,234	164,995	205,229
EST	11,908	133,176	145,084
ENSEMBLE . . .	64,371	504,734	569,105

(1) Cette ligne est exploitée par une compagnie.

Chemins de fer construits par des compagnies.

DÉSIGNATION	LONGUEUR EN MÈTRES. À UNE VOIE.	LONGUEUR EN MÈTRES. À DEUX VOIES.	TOTAL.
Lierre à Turnhout	37,373	»	37,373
Anvers à la frontière, vers Rotterdam	28,573	»	28,573
Anvers à Gand	49,690	»	49,690
Bruxelles à Gand par Alost [(2) et (3)]	»	34,171	34,171
Audenarde à la Pinte	18,250	»	18,250
Flandre occidentale	120,988	»	120,988
Lichtervelde à Furnes	33,847	»	33,847
Tournay à Jurbise (3)	»	47,506	47,506
Dendre-et-Waes (Ath à Lokeren) (3)	»	74,112	74,112
Mons à Haumont (4)	»	44,529	44,529
Mons à Manage (3)	»	32,745	32,745
Erquelinnes au Centre	35,727	»	35,727
Erquelinnes à Charleroy	»	26,500	26,500
Entre-Sambre-et-Meuse	97,093	8,481	105,574
Mariembourg à Momignies	29,094	»	29,094
Morialmé à Châtelineau	20,054	»	20,054
Charleroy à Louvain (5)	61,833	11,834	73,667
Manage à Wavre (5)	41,094	»	41,094
Saint-Trond à la frontière, vers Maestricht	42,641	»	42,641
Pepinster à Spa	12,119	»	12,119
Namur à Liége	»	73,444	73,444
Grand-Luxembourg (Bruxelles à Arlon) (6)	197,389	10,000	207,389
Embranchements construits par les Sociétés de Dendre-et-Waes et du Grand-Luxembourg, à la sortie de la station de l'Allée-Verte à Bruxelles	»	1,487	1,487
ENSEMBLE . .	825,762	334,509	1,160,271

En outre, un grand nombre d'établissements industriels (charbonnages, carrières et exploitations diverses) sont reliés au railway de l'État, par des voies de raccordement sur lesquelles circule le matériel de l'État, et qui constituent une véritable extension du réseau proprement dit.

(2) Non compris la section de Denderleeuw à Alost (6,730 mètres), commune au chemin de fer de Dendre-et-Waes, ni celle de Schellebelle à Gand (16,700 mètres) appartenant à la ligne de l'Ouest du railway construit par l'État.

(3) Cette ligne est exploitée par l'État.

(4) Non compris l'embranchement reliant cette ligne aux railways des charbonnages de Saint-Ghislain, lequel embranchement mesure 7,504 mètres. — La partie du chemin de fer de Mons à Haumont qui s'étend sur le territoire français, a un développement de 11,819 mètres.

(5) La section de Court-Saint-Étienne à Wavre (longue de 8,492 mètres), est commune aux chemins de fer de Charleroy à Louvain et de Manage à Wavre; mais elle est établie à *deux voies*, dont une construite par chaque compagnie, le restant des deux lignes étant seulement à simple voie. Cette section est comprise à la fois dans chacune des longueurs renseignées ci-dessus.

(6) Y compris le raccordement formant la ceinture de Bruxelles, lequel mesure 6,535 mètres.

Au 31 décembre 1860, ces voies étaient au nombre de 84, y compris les 25 raccordements existant sur la ligne de Mons à Manage.

Les conditions qui règlent l'exploitation des voies de raccordement peuvent, quant aux redevances, se résumer comme il suit :

Aucune redevance n'est due pour les raccordements en station.

Il est stipulé, quant aux raccordements en pleine voie ou gares privées :

1° Une redevance de 20 centimes par tonne de marchandise amenée à la gare ou expédiée de la gare par le chemin de fer de l'État, sans que le montant puisse en être inférieur à 2,000 fr. ni dépasser 5,000 francs par année;

2° Application aux transports partant de la gare, des tarifs de la station qui précède, et à ceux en destination de la gare, des tarifs de la station qui suit dans la direction des transports;

3° Entretien et surveillance de la gare aux frais de l'administration ;

4° Une amende de 25 centimes par heure de retard pour chaque wagon mis à la disposition des concessionnaires et non renvoyé dans le délai prescrit.

Les plus importants d'entre les chemins de fer industriels sont ceux :

Du Haut et du Bas-Flénu,	long de 56 kilomètres.
Des charbonnages de Saint-Ghislain,	— 15 —
Des carrières de Soignies	— 2 —

On pourrait citer également le chemin de fer industriel des carrières de Quenast, bien que ce chemin ne soit pas relié aux artères principales; cette ligne mesure 7 ½ kilomètres de développement.

Il serait intéressant de connaître également le nombre des raccordements industriels établis le long des chemins de fer exploités par des compagnies; mais jusqu'à ce jour, ce renseignement n'a pas été recueilli par la statistique.

Le Gouvernement s'applique à favoriser autant que possible la création de ces raccordements qui, tout en servant des intérêts privés dignes de sollicitude, aident puissamment au développement du trafic des lignes auprès desquelles ils viennent s'ériger.

Chemins de fer exploités par l'État.

I. — *Développement.* — Un des principaux éléments de l'appréciation des produits du railway national consiste, sans contredit, dans la longueur moyenne exploitée chaque année. Plusieurs ont étudié le passé du chemin de fer de l'État, sans posséder cet élément d'une manière exacte ou suffisamment précise; il en est résulté des erreurs dans l'exposé des résultats obtenus. Afin d'éviter le retour de cet inconvénient, il paraît utile de donner ci-après l'indication de la longueur moyenne des lignes exploitées, année par année, depuis 1835 :

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	DATE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	LONGUEUR RÉELLE. (Mètres)	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE.	
			ANNÉES.	MÈTRES.
Bruxelles à Malines	5 mai 1835.	20,395	1835.	13,597
Malines à Anvers	3 mai 1836.	23,400	1836.	35,995
Malines à Termonde	2 janvier 1837.	26,254		
Malines à Louvain	10 septembre 1837.	24,555		
Termonde à Wetteren	15 — —	15,544		
Louvain à Tirlemont	22 — —	18,099		
Wetteren à Gand	28 — —	13,999	1837.	90,287
Tirlemont à Ans	2 avril 1838.	46,020		
Gand à Bruges	12 août —	44,558		
Bruges à Ostende	28 — —	24,672	1838.	202,310
Gand à Deynze	25 août 1839.	17,275		
Deynze à Courtrai	22 septembre 1839.	26,385		
Landen à Saint-Trond	6 octobre —	10,220	1839.	273,472
Bruxelles à Tubise	18 mai 1840.	19,510		
Station d'Anvers à l'Escaut	15 août 1840.	2,920	1840.	324,661
Ligne des boulevards, à Bruxelles	28 septembre 1841.	4,689		
Tubise à Jurbise	31 octobre —	29,875		
Jurbise à Mons	19 décembre —	11,741	1841.	340,606
Ans à Liége	1er mai 1842.	6,610		
	A reporter. . .	386,718		

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	DATE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	LONGUEUR RÉELLE (Mètres).	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	
			ANNÉES.	MÈTRES.
	Report . .	386,718		
Mons à Quiévrain	7 août 1842.	18,659		
Courtrai à Tournay	24 octobre —	31,199		
Mouscron à la frontière de France	6 novembre —	2,998		
Quiévrain — —	14 — —	886	1842.	398,394
Liége à Chaudfontaine	2 juillet 1843.	7,433		
Chaudfontaine à Verviers	18 — —	17,746		
Braine-le-Comte à Namur	2 août —	79,781		
Verviers à la frontière de Prusse	24 octobre —	14,401	1843.	483,985
			1844.	559,821
			1845.	559,821
			1846.	559,821
Saint-Trond à Alken	14 juillet 1847.	17,292		
Alken à Hasselt	1er décembre 1847.			
Jurbise à Haffles	20 septembre —	13,000	1847.	569,373
Haffles à Tournay	11 novembre 1848.	34,506	1848.	594,904
			1849.	624,619
			1850.	624,619
			1851.	624,619
			1852.	624,619
Alost à Termonde	9 juin 1853.	12,000	1853.	631,286
			1854.	636,619
Ath à Grammont	9 avril 1855.	18,170		
Grammont à Alost	1er décembre 1855.	29,882	1855.	652,231
Termonde à Lokeren	13 février 1856.	14,060		
Bruxelles à Denderleeuw	1er mai —	23,685		
Alost à Schellebelle	— —	10,486		
		732,902		
A déduire : Landen à Hasselt	1er octobre 1856.	27,512	1856.	712,993
		705,390		
Contich à Lierre	1er février 1857.	6,539		
Gand à l'entrepôt	1er avril —	2,348		
		714,277		
A déduire : Embranchement de la station de l'Allée-Verte	1er janvier 1857.	1,320		
		712,957	1857.	711,825
Mons à Manage	1er août 1858.	32,745	1858.	726,601
			1859.	745,702
Embranchements à la sortie de l'Allée-Verte	1er janvier 1860.	1,157		
Embranchement du Kattendyk, à Anvers	22 octobre —	1,747	1860.	747,218
	Totaux. . .	748,606		

En dix ans, depuis la fin de 1850 jusqu'au commencement de 1861, la longueur réelle de chemin de fer exploitée par l'État s'est donc accrue de 123 kilomètres 987 mètres ou, en nombre rond, 124 kilomètres, soit 24.8 lieues de 5,000 mètres.

Au 31 décembre 1860, l'exploitation du Gouvernement s'étendait aux lignes dont le relevé est donné ci-dessous :

		Mètres.	
Nord.	Bruxelles à Anvers	43,795	
	Station d'Anvers à l'Escaut et aux bassins du Kattendyk	4,637	
	Station de l'Allée-Verte (Bruxelles), partie construite par l'État	587	
	Station de l'Allée-Verte (Bruxelles), embranchements construits par des compagnies	1,187	
	Contich à Lierre	6,539	
			56,745
Midi.	La ligne du *Midi*, ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus	163,234	
	Mons à Manage (1)	32,745	
			195,979
Ouest.	Malines à Ostende	122,349	
	Station de Bruges au bassin	2,675	
	Gand à la frontière de France	58,722	
	Mouscron à Tournay	19,135	
	Tournay à Jurbise (1)	47,506	
	Dendre-et-Waes (Ath à Lokeren) (1)	74,112	
	Bruxelles à Schellebelle (1)	34,171	
	Station de Gand à l'entrepôt	2,348	
			361,018
Est.	Malines à la frontière de Prusse	133,176	
	Station de Louvain au bassin	972	
	Station de Liége au quai d'Avroy	716	
			134,864
	Total		748,606

En d'autres termes, l'État belge exploitait, à la fin de 1860 :

	Mètres.	
Les lignes qu'il a construites lui-même, mesurant ensemble	569,105	
Sauf la section de Landen à Saint-Trond, exploitée par une compagnie depuis le 1er octobre 1856	10,220	
Reste		558,885

L'État exploitait, en outre, les chemins de fer indiqués ci-dessous, construits par des sociétés concessionnaires :

Tournay à Jurbise	47,506	
Dendre-et-Waes	74,112	
Bruxelles à Gand par Alost	34,171	
Mons à Manage	32,745	
Embranchement à la sortie de la station de l'Allée-Verte, à Bruxelles	1,187	
		189,721
Comme ci-dessus		748,606

L'accroissement précité de 123 kilomètres 987 mètres, constaté pendant la période décennale de 1851-1860, se décomposait comme il suit :

	Mètres.
Sections construites par l'État, dans le cours de la période décennale	9,284
Dendre-et-Waes	74,112
Bruxelles à Gand, par Alost	34,171
Mons à Manage	32,745
Embranchements à la sortie de la station de l'Allée-Verte	1,187
	151,499
Dont à déduire la ligne de Landen à Hasselt	27,512
Reste	123,987

Un des faits les plus dignes de remarque qui se sont produits, par rapport au chemin de fer de l'État, pendant la période décennale à laquelle le présent travail s'applique, est, sans contredit, l'acquisition faite par le Trésor public de la ligne concédée de Mons à Manage. Cette ligne a été achetée comme devant faire partie du domaine public à partir du 1er janvier 1857, mais l'exploitation en est restée dans les mains de la compagnie jusqu'au 1er août 1858.

Le réseau des chemins de fer exploités par des compagnies était, au 31 décembre 1860, plus étendu que celui des chemins de fer exploités par l'État : la différence, en faveur du premier, est de 232 kilomètres 164 mètres. — Dix années auparavant, la situation se présentait en sens inverse : le réseau exploité par l'État dépassait de 387 kilomètres 841 mètres le réseau exploité par des sociétés.

En 1860, il y avait 13 exploitations en dehors de celle de l'État, bien que l'on ait renseigné, plus haut, 22 concessions distinctes. En effet : 1° comme on vient de le voir, les lignes de Bruxelles à Gand, d'Ath à Lokeren, de Mons à Manage et de Tournay à Jurbise se trouvent entre les mains du Gouvernement; 2° la ligne de Lierre à Turnhout est exploitée par la Société d'Anvers à Rotterdam; 3° la Compagnie française du Nord administre les concessions de Mons à Haumont, de Charleroy à Erquelinnes et de Namur à Liége; 4° la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse exploitait, en 1860, la ligne de Mariembourg à Momignies; 5° enfin, la ligne de Morialmé à Châtelineau est actuellement réunie à celle de Louvain à Charleroy et forme avec elle l'*Est belge*.

II. — *Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État.* — Les dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État s'élevaient, au 31 décembre 1850, à 167,407,263 fr. 92 c. et, au 31 décembre 1860, à 193,134,374 fr. 35 c., ce qui donne un accroissement de 25,727,110 fr. 43 c. Ces trois chiffres se décomposent respectivement comme il suit :

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DE LA DÉPENSE au 31 décembre				DIFFÉRENCE ou accroissement pendant la période de 1851 à 1860.	
	1850.		18 0.			
	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
1° Établissement de la route.	124,551,678	77	131,077,122	70	6,525,443	93
2° Construction des bâtiments et dépendances.	13,898,688	21	20,321,525	86	6,422,837	65
3° Dépenses générales. (Personnel, frais de conduite et de bureau.)	5,157,338	96	5,195,880	64	38,541	68
	143,607,705	94	156,594,529	20	12,986,823	26
4° Matériel des transports.	23,799,557	98	36,539,845	15	12,740,287	17
Totaux	167,407,263	92	193,134,374	35	25,727,110	43

(1) Chemins de fer construits par une compagnie et exploités par l'État.

Mais, dans la dépense de 193,134,374 fr. 35 c. constatée à la date du 31 décembre 1860, il figure une somme de 387,564 fr. 77 c. appliquée à des travaux d'amélioration et de parachèvement effectués sur les sections qui, bien qu'elles soient exploitées par l'État, ont été construites par des compagnies. Il reste donc une somme de 192,746,809 fr. 58 c. comme représentation exacte du capital effectif consacré à l'établissement des 569,105 mètres de voies ferrées construits aux frais du Trésor public; cela fait ressortir le coût kilométrique à 338,684 fr. 09 c., savoir :

	fr. c.
1° Établissement de la route	229,814 03
2° Construction des bâtiments et dépendances des stations. . .	35,534 35
3° Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau).	9,129 91
	274,478 28
4° Matériel des transports.	64,205 81
Comme ci-dessus. . .	338,684 09

La dépense moyenne de *matériel* ne devrait pas être établie par kilomètre de voie *construit* aux frais du Trésor public, mais à raison de l'étendue du railway *exploité* par le Gouvernement. On peut, jusqu'à un certain point, en dire autant des *dépenses générales* relatives à l'établissement du chemin de fer. — Mais la répartition des frais de *matériel* et des *dépenses générales* sur la base plus rationnelle de la longueur exploitée, n'est plus praticable depuis la reprise du chemin de fer de Mons à Manage. En effet, s'il est vrai que cette exploitation spéciale a apporté ses machines et ses wagons, toutes les dépenses de renouvellement que ce matériel exige sont confondues avec celles que réclame l'ancien matériel de l'État. La subdivision est donc devenue impossible.

Cependant, il n'est pas moins utile de constater que le coût kilométrique du chemin de fer serait sensiblement diminué, si l'on pouvait en déterminer la moyenne sur des bases autres que celles qui ont dû forcément être adoptées.

Par contre, la valeur intrinsèque du railway ressortirait à un chiffre supérieur au montant des dépenses relevées plus haut, si l'on avait égard à deux circonstances qu'il convient de ne pas perdre de vue.

On veut parler, en premier lieu, des sommes payées, à titre d'intervention, par plusieurs localités du pays, pour la construction de voies que ces localités avaient intérêt à voir s'établir. Bruxelles, Gand, Louvain et d'autres villes ont voté des subsides qui ont été employés à la création du chemin de fer de l'État, et qui sont venus accroître la valeur de ce chemin.

En second lieu, l'on devrait tenir compte des dépenses d'amélioration qui sont prélevées sur le budget du Département des Travaux publics, à la décharge des crédits alloués pour la construction. — Ces dépenses d'amélioration donnent évidemment une plus-value considérable au railway, et il est indispensable d'en tenir note, non-seulement au point de vue du coût de construction, mais aussi au point de vue de la hauteur des dépenses annuelles d'exploitation.

Du seul chef du remplacement, à charge du budget, des rails primitifs de 17 à 27 kilogr. au mètre courant, par des rails de 34 ou de 38 kilogr., la plus-value du chemin de fer était estimée, au 31 décembre 1860, à la somme de 3,569,144 fr. 60 c., savoir :

ANNÉES.	MÈTRES COURANTS DE RAILS FAIBLES REMPLACÉS PAR DES RAILS DE 34 KILOG.		AUGMENTATION DE POIDS, EN KILOGRAMMES.	PRIX MOYEN PAR TONNE.	VALEUR.
	De 17 à 22 kilog.	De 25 à 26 kilog.			
				fr. c.	fr. c.
1846	18,596	»	260,400	320 00	83,328 00
1847	98,096	31,572	1,626,200	267 50	435,008 50
1848	91,435	7,864	1,338,600	190 00	254,334 00
1849	60,628	18,466	996,400	180 00	179,352 00
1850	52,267	18,528	880,200	170 00	149,634 00
1851	57,645	71,444	1,377,600	172 00	236,947 20
1852	53,854	79,762	1,393,000	172 00	239,596 00
1853	44,134	47,330	995,800	231 00	230,029 80
1854	43,969	71,050	1,184,000	220 00	260,480 00
1855	61,650	86,185	1,553,400	212 50	330,097 50
1856	37,794	116,285	1,478,300	214 00	311,921 00
1857	80,496	92,376	1,864,800	197 00	366,774 60
1858	66,764	31,618	1,223,000	190 00	232,370 00
1859	46,924	80,966	884,500	160 00	141,552 00
1860	9,434	75,988	735,738	160 00	117,720 00
TOTAUX. . .	792,777	829,434	17,788,938		3,569,144 60

La répartition du capital de 193,134,374 fr. 35 c., entre les différentes sections du réseau et entre les différentes espèces de dépenses, se trouve dans le tableau suivant, où l'on a calculé, en outre, la moyenne de la dépense pour chaque section envisagée isolément et pour chacune des quatre agglomérations distinctes connues sous le nom qui correspond à leur position géographique.

On maintient dans ce tableau la dépense afférente à la section de Landen à Saint-Trond, bien que cette section, construite, il est vrai, par l'État, soit exploitée par une compagnie depuis le 1er octobre 1856. Mais il est à observer que si la dépense moyenne de cette section s'est arrêtée à 120,000 fr. par kilomètre, en ce qui touche la route proprement dite, cela tient à ce que le Gouvernement a abandonné l'administration de la ligne avant d'y avoir établi une deuxième voie.

Dépenses de premier établissement du chemin de fer de

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR DES SECTIONS. — (Voies principales.)	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, FRAIS D'ACQUISITION.	FRAIS DE JUSTICE.
A — ROUTE PROPREMENT DITE.			
LIGNE DU NORD.	Mètres.	fr. c.	fr. c.
Bruxelles à Malines	20,982	930,550 35	21,473 47
Malines à Anvers	28,037	917,150 00	37,452 88
Embranchement de Lierre	6,539	104,930 45	4,952 13
TOTAUX	55,558	1,952,630 80	63,878 48
LIGNE DE L'OUEST.			
Malines à Termonde	26,254	395,517 35	11,668 39
Termonde à Gand, y compris la branche de raccordement de la station de Gand à l'entrepôt	31,888	1,740,131 32	43,749 27
Gand à Bruges	44,558	1,201,865 10	53,209 57
Bruges à Ostende, y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce	24,672	590,506 98	11,660 73
Embranchement vers Lille et Tournay.			
Gand à Deynze-Peteghem	43,660	323,802 23	15,568 66
Deynze-Peteghem à Courtrai		717,141 62	8,003 77
Courtrai à la frontière de France	15,062	675,190 32	41,856 82
Mouscron à Tournay	19,135	922,131 43	11,800 49
TOTAUX	205,229	6,566,286 35	197,517 40
LIGNE DE L'EST.			
Malines à Louvain	23,583	854,411 47	14,960 67
Louvain à Tirlemont	19,071	748,739 69	7,620 38
Tirlemont à Waremme	27,024	549,814 84	1,269 08
Waremme à Ans	18,996	507,636 35	26,310 22
Ans à la Meuse. Route proprement dite	6,610	1,364,894 29	19,446 86
Ans à la Meuse. Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés		» »	» »
Pont du Val-Benoît		» »	» »
De la Meuse à la frontière de Prusse	39,580	3,826,220 70	115,586 80
Embranchement du Limbourg.			
Landen à Saint-Trond	10,220	262,294 22	9,711 44
TOTAUX	145,084	8,114,011 23	194,905 45
LIGNE DU MIDI.			
Bruxelles à Tubise	19,540	2,085,228 08	37,634 75
Tubise à Soignies	17,083	863,675 65	7,887 45
Soignies à Mons	24,533	1,096,864 32	30,694 33
Mons à la frontière de France	19,545	1,424,501 33	44,049 32
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord	2,782	664,112 23	11,347 73
Embranchement de Namur.			
Braine-le-Comte à Charleroy	41,600	2,224,146 35	47,338 77
Charleroy à Namur	38,484	1,477,449 94	26,794 73
TOTAUX	163,234	9,832,944 90	205,684 08
RÉCAPITULATION			
Ligne du Nord	55,558	1,952,630 80	63,878 48
— de l'Ouest	205,229	6,566,286 35	197,517 40
— de l'Est	145,084	8,114,011 23	194,905 45
— du Midi	163,234	9,832,944 90	205,684 08
TOTAUX	(1) 569,105	26,465,873 28	661,984 81
Mons à Manage (2)	»	3,114 00	» »
Dendre-et-Waes (2)	»	» »	» »
Saint-Trond à Hasselt (2)	»	» »	» »
Tournay à Jurbise (2)	»	780 72	» »
TOTAUX GÉNÉRAUX	(1) 569,105	26,469,768 00	661,984 81

(1) Non compris les voies accessoires.
(2) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.

l'État, depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1860.

TERRASSEMENTS, ouvrages d'art et pose du railway, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.	FOURNITURES SPÉCIALES		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
	BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.				
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1,043,224 21	340,075 76	1,333,740 45	11,140 16	39,175 82	3,689,376 92	175,835 33
2,081,212 68	300,931 39	1,438,244 61	18,315 23	35,728 41	4,829,035 20	172,235 44
114,804 49	32,352 50	120,122 85	4,704 50	» »	381,863 92	58,397 91
3,239,235 38	643,359 65	2,892,107 91	34,159 89	74,904 23	8,900,276 04	160,197 92
1,248,469 04	272,970 63	1,488,918 66	14,675 20	251 00	3,432,470 27	130,760 85
1,517,455 06	336,726 09	1,645,014 01	15,014 56	23,528 79	5,321,619 10	166,884 69
2,258,197 29	421,795 83	2,044,264 72	19,371 99	4,448 23	6,003,149 73	134,726 64
1,380,142 55	282,875 90	1,561,191 72	11,528 45	3,958 47	3,841,864 80	155,717 61
567,884 41	271,920 37	2,349,108 18	571 20	5,391 55	5,599,528 95	128,259 95
1,083,439 09	281,185 00		421 32	5,391 55		
1,449,490 44	239,586 00	950,223 88	52 50	500 00	3,356,899 96	222,872 12
1,601,862 72	177,159 58	788,171 11	1,111 20	1,912 40	3,504,478 63	183,145 21
11,076,940 60	2,284,219 40	10,827,189 28	62,746 42	45,411 99	31,060,311 44	151,344 65
1,748,474 62	282,425 83	1,469,475 93	8,875 80	13,160 27	4,391,784 29	186,226 70
4,046,359 77	194,884 84	1,068,902 45	16,998 94	2,259 75	6,085,765 52	319,140 98
2,912,794 04	262,355 82	1,298,663 56	15,687 13	» »	5,040,584 44	186,522 51
1,767,048 30	235,455 00	956,394 43	6,104 35	» »	3,498,945 65	184,193 81
1,923,215 47	100,044 08	600,152 80	3,874 05	5,102 60	4,016,730 15	1,060,518 15
1,561,677 35	» »	» »	» »	» »	1,561,677 35	
1,431,615 86	» »	» »	» »	» »	1,431,616 86	
17,436,199 39	594,335 72	1,760,936 24	3,906 44	18,471 63	23,735,356 89	599,680 55
577,192 60	59,245 81	309,720 67	7,594 05	3,046 75	1,228,805 24	120,235 34
33,404,578 40	1,728,746 80	7,444,243 08	63,040 73	44,744 00	50,991,266 39	351,460 30
1,684,970 55	337,910 66	1,182,637 72	8,692 68	11,450 05	5,348,524 49	274,142 72
3,013,969 17	168,215 44	878,754 64	1,170 26	244 43	4,933,914 01	288,819 93
2,626,779 51	203,022 37	1,330,434 23	» »	16,864 25	5,304,673 31	216,226 03
1,870,985 90	262,038 05	1,440,905 19	» »	» »	4,742,149 79	242,642 61
222,840 04	26,180 80	216,490 79	» »	84,237 03	1,222,178 62	439,316 54
5,071,470 34	539,657 04	2,514,610 83	1,072 60	854 00	10,399,179 93	249,980 29
4,305,487 33	482,522 31	1,894,216 68	704 70	1,396 76	7,885,539 45	206,530 46
18,796,502 84	2,019,546 67	8,855,094 05	11,640 24	115,043 82	39,836,456 60	244,045 09
3,239,235 38	643,359 65	2,892,107 91	34,159 89	74,904 23	8,900,276 04	160,197 92
11,076,940 60	2,284,219 40	10,827,189 28	62,746 42	45,411 99	31,060,311 44	151,344 65
33,404,578 40	1,728,746 80	7,444,243 08	63,010 73	44,744 00	50,991,266 39	351,460 30
18,796,502 84	2,019,546 67	8,855,094 05	11,640 24	115,013 82	39,836,456 60	244,046 09
66,517,257 22	6,675,872 52	30,018,634 32	171,587 28	277,104 04	130,788,310 47	229,814 02
21,118 58	212,675 00	394 80	» »	» »	237,602 38	» »
6,431 72	2,363 00	» »	» »	» »	8,794 72	» »
7,323 80	4,721 81	» »	» »	» »	12,044 61	» »
15,120 00	10,869 80	» »	3,600 00	» »	30,370 52	» »
66,567,550 32	6,906,502 13	30,019,029 12	175,187 28	277,104 04	131,077,122 70	229,814 02

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
	B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
NORD	Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy	44,406 25		
	Bruxelles (nouvelle station du Nord)	1,918,878 96		
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde	484,836 11		
	Bruxelles (Entrepôt)	1,157 30		
	Malines	2,003,509 81		
	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu	2,714,490 29		
	Contich, Lierre	47,592 73		
			7,214,871 45	129,864 97
OUEST	Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout	200,766 08		
	Gand, Wetteren, Audeghem	1,291,124 72		
	Bruges, Hansbeke, Aeltre, Bloemendael	460,121 26		
	Ostende, Jabbeke, Plasschendael	478,205 88		
	Deynze, Melle, Nazareth	65,908 35		
	Courtrai, Harlebeke, Waereghem	410,632 08		
	Mouscron	199,052 22		
	Templeuve, Néchin	22,175 99		
	Tournay	280,553 80		
			3,408,840 38	46,608 47
EST	Louvain, Haecht, Wespelaer, Boort-Meerbeek	287,263 52		
	Tirlemont, Vertryck, Gingelom	304,848 36		
	Waremme	104,701 02		
	Ans, Fexhe	332,150 34		
	Liége	350,021 95		
	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chênée	193,470 88		
	Dolhain, Herbesthal	44,343 64		
	Verviers	537,033 74		
	Saint-Trond, Landen	121,052 92		
	Hasselt	2,559 66		
			2,274,142 93	45,676 73
MIDI	Bruxelles (Midi)	346,463 68		
	Hal, Tubize, Lembecq	243,335 86		
	Loth	12,196 61		
	Braine-le-Comte	211,384 49		
	Soignies	70,291 09		
	Jurbise	93,385 51		
	Mons	565,214 72		
	A reporter	1,542,261 96	12,897,854 76	

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
	B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS *(suite)*.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
	Report. . .	1,512,261 96	12,897,854 76	
Midi *(suite)*.	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain	356,524 82		
	Manage, Écaussines, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes, Pont-à-Celles	268,034 39		
	Couillet	43,944 95		
	Charleroy, le Campinaire	584,179 17		
	Floreffe, Tamines, Châtelineau, Moustier, Auvelais	172,846 74		
	Namur	101,604 93		
	Ath, Leuse, Maffles, Chièvres-Attres	14,840 74	3,051,234 67	
			15,949,089 43	18,692 39
Dendre-et-Waes.	Ternath	502 96		
	Alost, Grammont, Lessines, Schoendelbeke	9,759 57	10,262 53	
Mons à Manage.	Nimy-Maisières	9,883 72		
	L'Olive	22,624 03		
	Beaume	7,668 26		
	Mariemont	3,798 88		
	Bracquegnies	12,262 54		
	Bascoup	9,120 60		
	Bois-du-Luc	4,500 00		
	La Paix	6,040 53		
	La Louvière	2,278 57		
	Obourg	4,813 54		
	L'Étoile	5,500 00	88,490 01	
	Ensemble pour bâtiments et constructions. . .	. . . .	16,047,844 97	28,024 87
	Excentriques, rails mobiles, évitements, plates formes tournantes, etc.	2,543,597 44		4,469 47
	Réservoirs	228,904 32		402 22
	Colonnes hydrauliques et machines à pomper	143,370 56		251 92
	Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz	170,725 54		300 00
	Machines à vapeur de l'atelier	218,021 22		383 09
	Enclumes, étaux, creusets, etc.	451,404 95		793 18
	Pompes à incendie	94,406 70		160 61
	Montage et outillage d'un atelier à Malines	201,770 49		354 54
	Pavés	224,483 00		394 45
	Ensemble pour dépendances. . .	. . . .	4,273,683 89	7,509 48
	TOTAUX. . .	. . . .	20,321,525 86	35,534 35

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.	MOYENNE par KILOMÈTRE
C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.	fr. c.	fr. c.
Personnel	4,389,146 46	7,712 31
Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	229,278 42	402 88
Etudes de projets, frais d'enquêtes, levées de plans	204,936 09	354 83
Mobilier, instruments, etc.	157,853 11	277 37
Secours	13,992 90	24 58
Dépenses imprévues et extraordinaires	203,703 67	357 94
TOTAUX	5,195,880 64	9,129 91
D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.		
Locomotives et accessoires	12,815,113 77	22,518 54
Pièces de rechange	403,938 96	709 78
Voitures et approvisionnements de construction y relatifs	18,139,658 84	31,874 01
Métaux, fers divers, etc.	1,577,291 46	2,771 53
Brouettes, charrettes et canots	28,661 18	50 36
Bascules et poids	119,420 74	209 84
Paniers pour le transport des marchandises	29,900 00	52 54
Objets de ferblanterie	65,481 53	114 53
Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	543,832 31	955 59
Transport de matériel anglais	84,104 86	147 79
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires	2,732,441 50	4,801 30
TOTAUX	36,539,845 15	64,205 81

On voit que le coût moyen d'établissement d'un kilomètre de route, calculé plus haut à 338,684 fr. 09 c., varie considérablement d'une section à l'autre, suivant la nature du terrain traversé et suivant l'importance des bâtiments des stations.

Ainsi, quant à la *route proprement dite* (emprises, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, billes, rails, plantations, etc.), le chiffre de la dépense est de 128,259 fr. 95 c. pour la section de Gand à Courtrai; il s'élève à 399,680 fr. 35 c. pour la section de la Meuse à la frontière de Prusse. Il monte même à 1,060,518 fr. 15 c. pour la partie de chemin de fer qui s'étend depuis Ans jusqu'à la Meuse, en y comprenant les bâtiments et les machines des plans inclinés (qui ont coûté 1,561,677 fr. 35 c.), ainsi que le pont du Val-Benoît (qui a coûté 1,431,616 fr. 86 c.).

On comprendra l'importance réellement exceptionnelle des travaux de la ligne de la Vesdre, par le montant de la dépense qu'ils ont occasionnée et qui ne s'élevait, au 31 décembre 1860, pas à moins de 25,735,356 fr. 89 c.

En ce qui concerne les *bâtiments des stations et leurs dépendances*, la moyenne de dépense constatée pour la ligne du Nord est, à peu près, huit fois aussi considérable que celle des trois autres lignes, parce que la branche qui s'étend vers le Nord comprend trois stations d'une importance extraordinaire : celles de Bruxelles (Nord), de Malines et d'Anvers.

La moyenne, par kilomètre, des *dépenses générales* (personnel de la construction, frais d'étude et d'enquêtes, instruments, etc.), ne dépasse pas 9,129 fr. 91 c. — Il est à présumer que cette moyenne serait beaucoup plus élevée si le chemin de fer avait été construit par une société : en effet, cette société aurait été tenue de servir à ses actionnaires, même pendant la durée des travaux de construction, des intérêts qui seraient venus augmenter le capital de premier établissement ; ce résultat eût été inévitable si les fonds avaient été faits par des émissions d'obligations.

A la vérité, le Gouvernement a également payé des intérêts avant la mise en exploitation du réseau; mais ces intérêts ont été avancés par le Trésor public et compris dans les dépenses annuelles du railway.

De même, les études préalables à la construction du chemin de fer, ainsi que la direction des travaux, ont été, dans les premiers temps, confiées au corps des ponts et chaussées, dont les émoluments étaient prélevés sur les allocations budgétaires spécialement destinées au personnel de ce corps. — Si l'on avait, dès l'origine, créé des ingénieurs pour le service exclusif du railway, leurs traitements eussent dû être imputés sur les capitaux de premier établissement, et la moyenne des dépenses générales, renseignée ci-dessus à 9,129 fr. 91 c., aurait atteint un chiffre plus considérable.

Pour ce qui regarde la somme employée à l'achat du *matériel des transports*, on doit faire remarquer que les 36,539,845 fr. 15 c. portés de ce chef, ne représentent pas exactement la valeur du matériel mis en œuvre, puisqu'ils comprennent, d'une part, tous les objets approvisionnés et restant disponibles à l'Arsenal, au magasin central, dans les dépôts ou les ateliers de réparations, etc., et, d'autre part, le matériel qui a dû être successivement mis hors d'usage ou démoli, à raison de sa vétusté ou pour détérioration résultant de causes accidentelles.

III. — *Situation financière du chemin de fer de l'État.* — Plusieurs fois, le compte de la situation financière du chemin de fer de l'État avait été établi, tant par le Département des Travaux publics que par la Cour des comptes. Il existait des différences notables dans les chiffres fournis. Il a paru que les divergences sur un objet aussi important ne pouvaient subsister plus longtemps : en effet, elles ne pouvaient provenir que d'erreurs de calculs ou d'appréciations différentes; il importait de rectifier les erreurs, de s'accorder sur les faits d'appréciation ou de mettre en lumière les points sur lesquels il pouvait y avoir dissentiment dans la manière de voir, entre l'administration et la Cour des comptes. Le Ministère des Travaux publics a donc repris l'étude et la vérification de tous les éléments du compte capital; celui-ci a été dressé à nouveau ; il a été soumis à l'examen de la Cour des comptes qui y a donné son adhésion ; il a été publié sous la forme d'un rapport spécial remis aux Chambres législatives, à la date du 30 septembre 1857.

Ce rapport accusait un déficit de 31,275,613 fr. 36 c. au 31 décembre 1850, lequel déficit provenait, non de ce que les dépenses d'exploitation eussent excédé les recettes, mais de ce que le payement des intérêts du capital émis pour la construction du chemin de fer avait absorbé une somme qui dépassait l'excédant des recettes sur les dépenses de l'exploitation. Mais ce même rapport démontrait aussi qu'un résultat inverse s'était produit à partir de 1852, et que les recettes obtenues avaient atteint, d'une manière définitive, un chiffre qui permettait, non-seulement de faire face à tous les engagements généralement quelconques de l'année courante, mais, en outre, de couvrir le déficit antérieur. En fait, ce déficit a atteint 31,598,498 fr. 84 c. dans le courant de 1851 ; depuis lors, il n'a cessé de décroître

progressivement chaque année ; et, à la fin de 1861, il avait fait place à un boni de près de 6,000,000 de francs.

La publication du rapport du 30 septembre 1857 a été un événement heureux pour le chemin de fer de l'État : la confiance ébranlée s'est raffermie ; on n'a plus contesté au Gouvernement les facultés et les qualités nécessaires pour diriger fructueusement une entreprise de la nature de celle dont il s'agit ; on n'a plus parlé de l'aliénation éventuelle du railway national. Le rapport prémentionné a mis la véritable situation sous les yeux de tous, et l'on a enfin assigné aux faits constatés la signification qu'ils avaient réellement.

Le travail commencé dans ces conditions se poursuit chaque année ; il est inséré dans les comptes rendus remis aux Chambres législatives en exécution de l'article 6 de la loi du 1er mai 1834.

Voici quelle était la situation à la fin de 1860 :

Compte capital ou situation financière du chemin de fer de l'État, au 31 décembre 1860.

ACTIF.

			fr. c.
Construction.	Route proprement dite		131,077,122 70
	Stations et dépendances		20,321,525 86
	Frais généraux		5,195,880 64
	Matériel des transports		36,539,845 18
	Totaux		193,134,374 38
Ligne de Mons à Manage. — Valeur équivalente au prix d'achat			13,235,505 54
Valeurs diverses.	Valeur en caisse chez le directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits		29,697 58
	Reste disponible sur les crédits législatifs		3,669,040 51
	— sur les versements faits ou à faire par la ville de Bruxelles		247,949 77
Balance.	Intérêts échus, mais non exigibles (*Voir* ci-contre au passif.)	1,109,864 26	3,388,588 75
	Excédant des dépenses annuelles	2,278,727 49	
			213,705,126 47

PASSIF.

		Reste à amortir : Valeurs nominales	Valeurs effectives, au taux de l'émission	
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Capital.	Emprunt de 1836 (4 p. %)	44,356,462 08	13,095,086 10	
	— de 1838 (3 p. %)	22,778,671 93	16,026,809 34	
	— de 1857 (4 ½ p. %)	1,382,605 68	1,389,518 98	
	— de 1860 (4 ½ p. %)	4,844,827 63	4,844,827 63	
	Dette de 1853 (4 ½ p. %)	103,789,644 65	99,794,877 97	152,398,487 86
	Ensemble	147,152,181 97	135,151,120 02	
	Ressources ordinaires	16,969,068 60	16,969,068 60	
	Ville de Bruxelles	278,299 24	278,299 24	
	Totaux	164,399,549 81	152,398,487 86	
Ligne de Mons à Manage. — Reste à amortir				13,189,404 86
Porteurs d'inscriptions des emprunts. — Intérêts échus au 31 décembre 1860, mais non exigibles, sur les semestres au 1er février et au 1er mai 1861, des parties non amorties des emprunts de 1838, de 1857 et de 1860 et de la dette de 1853				1,109,864 26
État belge. — Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'article 5 de la loi du 1er mai 1834				47,007,375 49
				213,705,126 47

En d'autres termes :

PASSIF.

		fr. c.
Capital restant à amortir, calculé au taux de l'émission des emprunts		165,587,889 72
Dette envers le Trésor public		47,007,375 49
Ensemble		212,595,265 21

ACTIF.

	fr. c.	
Valeur du chemin (prix coûtant) (y compris la ligne de Mons à Manage)	206,369,879 86	
Valeurs en caisse	3,946,657 86	
Ensemble		210,316,537 72
Balance		2,278,727 49

Il va de soi que le capital restant à amortir ne sera pas racheté exactement pour la somme de 165,587,889 fr. 72 c. : le rachat des titres coûtera plus ou coûtera moins que cette somme, suivant les cours de la Bourse auxquels l'amortissement pourra être effectué.

Il importe aussi de ne pas perdre de vue que l'avance de 47,007,375 fr. 49 c. faite par le Trésor public comprend, entre autres, les fonds employés au rachat des titres déjà amortis, titres dont la valeur est représentée par la portion du chemin de fer qui, dégrevée de toute charge quelconque, est devenue la propriété de la nation : amortir, c'est payer le chemin de fer. — Et encore est-il à remarquer que, depuis plusieurs années, le railway fait lui-même son amortissement et rembourse, en outre, au Trésor les avances qu'il a reçues ; de sorte que l'on peut, dès maintenant, affirmer que le pays est en voie d'acquérir un magnifique chemin de fer qui n'aura rien demandé aux finances publiques.

En troisième lieu, il convient de noter que la valeur réelle du

chemin de fer est de beaucoup supérieure au montant des imputations faites sur les fonds de construction, et cela par la raison, déjà indiquée, que les budgets annuels de l'exploitation supportent des charges considérables afférentes exclusivement au premier établissement du railway : d'où il résulte que les frais annuels de l'exploitation sont grevés de charges qui ne

DÉPENSES. *Compte des Recettes et*

ANNÉES.	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	INTÉRÊTS et FRAIS. — (Bons du Trésor.)	INTÉRÊTS. — (Emprunts.)	SOMMES EMPLOYÉES À L'AMORTISSEMENT.	FRAIS RELATIFS À L'AMORTISSEMENT.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1834	» »	32,884 31	» »	» »	» »
1835	168,867 44	173,806 61	» »	» »	» »
1836	431,135 67	251,251 97	» »	» »	» »
1837	1,189,863 34	12,543 82	1,071,142 03	273,179 94	503 49
1838	2,747,937 00	178,844 75	1,058,187 86	286,134 08	286 12
1839	3,079,484 05	160 96	2,410,421 49	768,339 78	5,246 02
1840	3,077,964 08	335,269 45	4,223,335 32	796,874 62	5,344 77
1841	4,537,635 75	» »	7,685,323 46	1,226,662 04	8,202 40
1842	4,726,510 79	» »	6,156,622 40	900,740 55	6,054 91
1843	5,497,452 99	» »	7,107,710 96	928,094 07	6,214 82
1844	5,615,385 63	» »	7,070,892 10	964,927 67	6,418 39
1845	6,339,465 34	6,123 39	7,026,648 15	1,049,010 38	6,861 60
1846	7,317,942 84	191,444 78	6,986,123 21	1,786,249 58	8,406 19
1847	9,307,537 37	487,023 46	6,885,327 92	1,998,242 65	24,542 64
1848	8,795,354 48	283,262 44	7,160,424 64	2,225,760 38	18,382 29
1849	8,299,000 05	» »	6,408,812 67	1,840,446 73	13,561 45
1850	9,182,518 48	4,643 89	7,550,819 00	2,402,413 46	17,990 00
1851	8,850,753 48	3,157 33	7,426,433 87	2,529,101 72	19,278 98
1852	8,696,624 44	3,157 33	7,374,369 70	2,685,508 19	19,322 72
1853	9,631,468 82	4,480 93	6,981,983 31	7,505,062 95	15,183 73
1854	11,219,066 83	57,303 06	6,504,285 64	2,040,538 27	10,472 87
1855	13,075,280 29	426,370 45	6,553,404 94	1,624,136 43	10,414 10
1856	14,810,676 75	242,970 90	6,463,738 19	2,143,004 98	10,576 41
1857	14,508,031 08	364,406 42	6,361,884 41	2,344,301 69	12,474 30
1858	14,687,319 34	531,020 07	6,538,870 69	2,324,475 46	13,034 44
1859	14,503,487 74	595,268 04	6,834,366 35	2,602,425 46	12,059 18
1860	14,266,579 71	» »	6,930,280 85	2,478,795 74	12,452 88
TOTAUX. . .	204,543,020 45 (1)	3,884,764 03 (2)	146,768,465 83 (3)	45,691,093 49	263,277 80 (4)
	» »	» »	» »	» »	» »

(1) Y compris 700,979 fr. 38 c. imputés sur les emprunts.

(2) Y compris 54,857 fr. 88 c., formant les intérêts à 4 p. % du capital de 3,857,195 fr. 81 c. remboursé en sus du montant de la réserve des emprunts de 1840 et 1842, par suite de la conversion de 1853, intérêts calculés du 23 décembre 1852 au 30 avril suivant.

(3) *A.* Y compris les intérêts bonifiés aux vendeurs, au moment du rachat des titres amortis; *B.* Non compris les intérêts courus mais non exigibles au 31 décembre 1860; *C.* Non compris la part du chemin de fer dans le montant des intérêts prescrits au profit du Trésor, pour cause de déchéance; *D.* Déduction faite des intérêts à 5 p. %, du 23 décembre 1852 au 30 avril 1853 (158,060 fr. 91 c.), sur la somme de 8,890,927 fr. 12 c. représentant la part du chemin de fer dans les remboursements de capitaux effectués en vertu de la loi du 1er décembre 1852.

(4) Y compris : 1° 10,743 fr. 93 c. pour la part du chemin de fer dans le montant des remises allouées, à la charge du budget du Département des Finances, aux receveurs

leur incombent point. — Le déficit constaté est compensé, et au delà, par la plus-value que les imputations faites dans ces conditions ont donnée au chemin de fer de l'État.

Quant au découvert de 2,278,727 fr. 49 c., l'origine en est indiquée dans le tableau que voici et dans les explications qui le suivent :

des Dépenses annuelles. **RECETTES.**

FRAIS ACTIFS que ceux D'AMORTISSEMENT.	TOTAL DES DÉPENSES.	RECETTES D'EXPLOITATION.	PRODUITS INDIRECTS.	VALEUR EFFECTIVE des CAPITAUX AMORTIS, calculée d'après LE TAUX D'ÉMISSION.	TOTAL DES RECETTES.	EXCÉDANT ANNUEL DES DÉPENSES.	EXCÉDANT ANNUEL DES RECETTES.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
» »	32,884 31	» »	» »	» »	» »	32,884 31	» »
» »	342,654 05	268,997 50	366 00	» »	269,363 50	73,291 55	» »
» »	682,387 64	826,132 85	461 16	» »	826,594 01	» »	144,206 37
3,098 54	2,550,331 13	1,416,983 94	892 24	269,505 95	1,687,381 13	862,950 00	» »
2,977 13	4,274,366 94	3,097,833 40	434 26	278,945 13	3,377,212 79	897,154 15	» »
14,604 64	6,278,253 94	4,249,825 04	33,061 82	768,581 26	5,051,468 12	1,226,785 82	» »
16,969 58	8,454,724 72	5,335,167 05	20,779 33	765,490 00	6,121,436 38	2,333,288 34	» »
52,440 88	13,510,234 53	6,226,333 66	70,318 74	1,225,422 16	7,521,974 56	5,988,259 97	» »
126,386 12	11,916,314 77	7,458,774 29	291,603 97	877,236 64	8,627,614 90	3,288,699 87	» »
222,693 02	13,762,225 86	8,994,439 33	345,244 61	879,412 63	10,219,096 57	3,543,129 29	» »
163,777 62	13,821,431 41	11,226,310 87	84,488 41	876,055 77	12,186,855 06	1,634,576 36	» »
190,364 04	14,618,469 90	12,101,760 22	476,724 04	958,836 63	13,537,310 89	1,081,159 01	» »
163,480 92	16,453,347 52	13,572,573 03	332,629 09	1,683,609 44	15,588,811 26	864,536 26	» »
187,725 88	18,890,399 92	14,650,367 30	150,272 09	1,972,461 42	16,773,100 81	2,117,299 11	» »
391,943 89	18,875,127 76	12,077,885 03	134,984 06	2,883,610 35	15,096,479 44	3,778,648 32	» »
98,430 21	16,629,920 81	12,935,920 91	135,445 01	1,917,843 75	14,989,209 67	1,640,711 14	» »
134,216 94	19,289,570 47	14,674,190 87	87,290 74	2,476,642 63	17,234,124 24	2,055,446 23	» »
64,423 37	18,890,148 45	15,885,488 47	75,478 66	2,606,295 84	18,567,262 97	322,885 48	» »
139,342 47	18,918,324 82	16,913,207 64	71,447 34	2,653,187 44	19,637,842 32	» »	719,517 50
148,742 76	24,287,222 50	19,070,468 26	70,722 91	7,255,657 49	26,396,848 66	» »	2,109,626 16
372,688 38	20,204,355 05	21,767,885 59	85,024 04	2,108,808 55	23,964,715 45	» »	3,760,360 40
23,468 79	21,412,775 00	23,308,678 99	123,354 67	1,589,783 73	25,021,817 39	» »	3,609,042 39
20,408 41	20,694,372 34	23,154,146 48	132,785 59	2,079,729 70	25,366,604 77	» »	4,675,229 43
16,529 11	23,604,021 01	23,998,536 61	109,996 60	2,262,839 35	26,371,372 56	» »	2,767,351 55
16,642 66	24,111,362 05	25,594,949 93	145,938 65	2,220,417 07	27,961,305 65	» »	3,849,943 60
10,684 04	24,557,990 78	26,313,346 93	135,801 70	2,492,860 17	28,942,008 80	» »	4,384,018 02
64,936 31	23,733,045 49	27,801,619 70	147,542 77	2,327,411 02	30,246,573 49	» »	6,513,528 00
2,642,941 87 (5)	403,790,263 47	353,217,752 79 (6)	2,933,254 47 (7)	45,429,373 82	401,580,381 08	31,741,705 21	29,531,823 12
» »	» »	» »	» »	» »	» »	2,209,882 09	

de l'enregistrement et des domaines, du chef du recouvrement des emprunts de 1848; 2° la part afférente au chemin de fer (318,761 fr. 03 c.) dans les frais de négociation de l'emprunt de 1853 (loi du 31 mai 1855).

(5) Les emprunts de 1848, comptés pour le pair au chemin de fer, c'est-à-dire comme s'ils avaient produit, en tout, 37,513,940 fr., n'ont, en réalité, rapporté que 37,150,035 fr. 56 c., soit une perte de 363,904 fr. 44 c., dont 50.580.717 p. %, ou 184,101 fr. 86 c., pour le chemin de fer. Cette somme de 184,101 fr. 86 c. est portée ci-dessus, à l'année 1848.

(6) Le montant des recettes serait beaucoup plus considérable si l'on avait tenu compte des remises accordées du chef de transports gratuits et à prix réduits, effectués pour des services publics.

(7) Y compris le produit de la vente de terrains rétrocédés.

L'exploitation de l'État laissait donc, au 31 décembre 1860 :

	fr. c.
Un déficit de	2,209,882 09

Il y a lieu d'ajouter à cette somme le résultat du décompte de l'exploitation de la ligne de Mons à Manage, pour le temps pendant lequel la Société concessionnaire de cette ligne en a géré l'administration en lieu et place du Gouvernement (1er janvier 1857 au 31 juillet 1858); ce décompte donne en *dépense* :

	fr. c.
1° Pour l'exploitation de 1857	448,379 49
2° Pour l'exploitation des sept premiers mois de 1858.	292,855 26
3° Intérêts de l'année 1857.	661,643 34
4° Intérêts des sept premiers mois de 1858 .	385,700 78
5° Pour capitaux d'amortissemt (année 1857).	10,686 66
6° Pour capitaux d'amortissement (sept mois de 1858).	6,491 72

En exécution du jugement, confirmé par arrêt de la Cour d'appel, intervenu dans la contestation ouverte par la compagnie de Dendre-et-Waes relativement au partage des produits de la ligne de Mons à Manage, il doit être pris des arrangements pour fixer la part de ladite compagnie dans les produits recueillis depuis le 1er janvier 1857; en attendant que ces arrangements soient arrêtés, le Trésor a payé à la Société de Dendre-et-Waes :

Deux avances provisionnelles s'élevant à .	120,000 00
Ensemble. . .	1,925,756 94

Sauf à faire les déductions suivantes :

	fr. c.		
1° Recettes de l'année 1857.	1,125,996 88		
2° Recettes des sept premiers mois de 1858.	713,736 28		
3° Valeur du capital amorti en 1857	10,686 66		
4° Valeur du capital amorti en 1858, pendant les sept premiers mois de l'année.	6,491 72		
		1,856,911 54	
Excédant de dépenses			68,845 40
Total égal au découvert indiqué plus haut. . .			2,278,727 49

Il a déjà été annoncé que les comptes de 1861 soldent par un boni d'environ 6,000,000 de francs, après radiation du déficit dont il vient d'être fait mention. Au 1er janvier 1862, le chemin de fer de l'État a donc inscrit à son actif un solde créditeur qui, faisant table rase de tous les découverts antérieurs, clôt d'une manière définitive la période laborieuse des épreuves.

En constatant ce fait dans un document devenu officiel (*Compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour l'année* 1861, déposé à la Chambre des représentants le 16 mai 1862), nous avons essayé de faire du passé de l'entreprise une appréciation qui semble pouvoir être reproduite textuellement ici. Elle constitue un court exposé des résultats de l'exploitation du railway national pendant les vingt-sept premières années de son existence, et cet exposé paraît pouvoir prendre naturellement place dans un recueil de statistique.

Voici donc comment s'exprime le document prémentionné :

« Le chemin de fer de l'État est, par son origine, son but et son essence, une œuvre éminemment nationale; la création en a été inspirée par une pensée de sage politique; de tous les faits accomplis en Belgique depuis 1830, il n'en est pas un qui puisse être considéré comme une confirmation plus énergique de l'indépendance du pays; dans l'ordre des intérêts matériels, le railway a montré, non-seulement à l'Europe, mais au monde, que le peuple belge est digne d'occuper une place parmi les nations libres.

« Ce grand travail a favorisé et provoqué le rapide épanouissement de toutes les branches de l'activité sociale : l'agriculture, le commerce et l'industrie sont ses tributaires; tous lui sont redevables de services dont la mesure ne sera jamais déterminée. Mais le chemin de fer ne peut pas être envisagé exclusivement au double point de vue de la politique extérieure et du développement de la richesse intérieure : conception nouvelle et hardie, il a, en outre, le caractère d'une entreprise industrielle; et, comme tel, il est justiciable envers la nation de l'emploi et de la fructification des capitaux qui lui sont confiés. Ce dernier côté de l'opération a, de tout temps, été l'objet des préoccupations du Gouvernement et du pays : la liberté d'un peuple, comme celle d'un individu, est beaucoup plus assurée et, dans tous les cas, beaucoup plus respectée, quand elle s'appuie sur une bonne situation financière; d'ailleurs, un crédit étendu rend une nation riche en biens matériels et lui procure des jouissances intellectuelles plus grandes que celles auxquelles peut prétendre une nation dont le crédit est moins solide : il était donc commandé par la prudence de veiller à ce que l'exploitation du chemin de fer ne devînt pas une cause de ruine pour le Trésor public. Il est vrai que le railway ne devait pas être traité comme une institution fiscale; il est assez fécond en bienfaits pour tous ceux qui en usent, sans que l'on songe à en dénaturer la destination; néanmoins, il était indispensable de l'exploiter dans des conditions qui prémunissent le pays contre un découvert qui eût rendu l'entreprise trop onéreuse. Sans doute, si le chemin de fer peut concourir à alléger les charges de l'impôt, sans être lui-même arrêté dans sa marche, il est naturel que l'on exige de lui toutes les recettes dont il est raisonnablement susceptible; mais ce ne doit jamais être au détriment de l'œuvre, parce que celle-ci manquerait son but.

« Ainsi compris, le caractère de l'entreprise grandiose qui prend naissance dans la loi du 1er mai 1834, reste intact : le chemin de fer continue d'être une œuvre politique et nationale; il ne devient une opération industrielle ou commerciale que pour ne pas coûter au delà de ce qu'il rapporte. — Le railway de l'État belge a-t-il été fidèle à sa mission ainsi définie, en a-t-il rempli toutes les obligations?

« Cette question ne peut être examinée que sous le rapport des produits financiers; en ce qui touche les résultats d'un ordre plus élevé, le doute n'est pas possible, la démonstration est depuis longtemps devenue inutile.

« Dès le début, on avait promis au chemin de fer un avenir magnifique, des recettes tellement considérables qu'elles devaient lui permettre de faire face, sans peine, à son propre amortissement, absolument comme s'il ne devait pas être à perpétuité la propriété de la nation et comme si l'amortissement exigé de lui ne devait pas devenir une entrave au déve-

loppement du trafic, en réagissant sur le taux des prix de transport. On ne s'est pas arrêté devant la pensée d'imposer au chemin de fer l'obligation de se rembourser ainsi au moyen de ses recettes, précisément parce que l'on se croyait fondé à compter sur des produits éblouissants. Mais l'expérience n'a pas tardé à lever le voile qui couvrait ainsi d'avance la réalité; dans la séance du 8 mars 1851, un des membres les plus éminents de la Chambre des représentants, rendant hommage à la vérité des principes, s'écriait à propos de l'obligation d'amortir qui vient d'être rappelée : « Le législateur n'a jamais pensé « à cela. Je défends une loi que j'ai concouru à voter; on lui « prête une absurdité dont je ne veux pas assumer la respon- « sabilité. »

« Cependant la loi est formelle : le chemin de fer est tenu de supporter toutes les dépenses résultant de l'amortissement des capitaux qui y sont engagés; et c'est à cette circonstance, à cette circonstance seule, que doit être attribuée l'existence, non d'un déficit, car il n'en existe pas, mais de la dette contractée par le railway envers le Trésor public. Cette dette diminue progressivement chaque année; elle ne tardera pas à s'éteindre complétement; il n'importe pas moins de bien préciser les faits auxquels elle est due.

« Le vœu de la loi n'est pas accompli, à cause de la nécessité dans laquelle le Trésor s'est trouvé de faire l'avance des capitaux employés au rachat des titres créés pour la construction du chemin de fer; — ainsi que cela a été dit dans le compte rendu des opérations de l'année 1860, pour échapper à cette avance, « il aurait fallu sacrifier tous les intérêts à la *recette;* il aurait « fallu faire de l'œuvre populaire du 1er mai 1834, une entre- « prise de spéculation; il aurait fallu exclure des bienfaits du « chemin de fer toutes les localités qui n'auraient pas promis, « d'une manière positive, de nombreux transports et d'abon- « dantes recettes; il aurait fallu, en un mot, empêcher l'entre- « prise d'arriver à la vie. »

« Ainsi que la remarque en est faite plus haut, depuis 1835 jusqu'à la fin de 1851, le compte du chemin de fer a soldé, chaque année, sauf en 1836, par un déficit, en comptant dans la dépense les intérêts payés sur les capitaux d'établissement. Mais à partir de 1852, il s'est substitué à ces découverts des excédants beaucoup plus importants que tous les manquants antérieurs; et le compte de 1861 donne enfin un *boni* présentant un bénéfice effectif sur les opérations prises dans leur ensemble, depuis le commencement de l'exploitation jusqu'au 1er janvier 1862.

« Au fond, il importe peu *maintenant* de connaître les circonstances qui ont empêché la réalisation immédiate des prévisions de 1834; cependant, bien que le but soit atteint, il est intéressant et même utile de rechercher les causes qui ont mis obstacle à ce que l'on y parvînt plus tôt; si les enseignements à puiser dans l'histoire des faits accomplis ne doivent pas offrir un grand intérêt, en ce qui touche l'exploitation de l'État, il est bon néanmoins qu'ils soient écrits quelque part.

« Pour être complet, un travail de cette nature exigerait des volumes, car on ne peut tenter de suivre ainsi le fil du passé sans toucher à une infinité d'événements qui ont tous, dans certaine mesure, exercé une influence sur les résultats obtenus : il faudrait tracer l'historique des tarifs, noter tous les incidents qui se sont succédé dans le mouvement des transports, mesurer l'intensité des crises de toute espèce qui ont marqué la longue période que l'étude comprendrait; il faudrait peser les conséquences multiples de l'allongement progressif du réseau de l'État, établir la balance des effets tantôt favorables et tantôt défavorables des lignes concédées, envisagées soit comme des affluents productifs, soit comme des concurrences plus ou moins redoutables; les fluctuations imprimées aux relations internationales et aux relations de l'intérieur, devraient être observées avec soin; chaque année, chaque mois devraient être étudiés à la loupe, pour ne négliger aucun des éléments d'appréciation, aucune induction, aucun principe de la grande loi des transports.

« Ce n'est pas le lieu d'aborder ce travail; on se bornera à en montrer les points principaux.

« L'histoire des opérations du chemin de fer de l'État, pendant les vingt-six ou vingt-sept premières années de son existence, peut se résumer en se concentrant sur *la recette brute*, sur *la dépense budgétaire* et sur *la recette nette de l'exploitation;* on peut y ajouter, comme conclusion, un relevé rapide du *solde des comptes*, en ayant égard aux intérêts des capitaux.

« On sait que le chemin de fer de l'État a commencé par ne transporter que des voyageurs; c'est seulement à partir du 1er juillet 1837 qu'il s'est chargé du transport des bagages. Le 1er février 1838, on introduisit le principe de la location des wagons à marchandises; les marchandises au tonneau et les voitures ne furent acceptées qu'à dater du 1er avril 1839; enfin, il faut attendre le 1er août 1840 pour voir le transport des marchandises au tonneau faire place au transport des marchandises en détail. A cette date du 1er août 1840, l'exploitation embrassait un développement de 330 kilomètres; la longueur *moyenne* exploitée avait été successivement de 13 1/2 kilomètres en 1835, de 36 kilomètres en 1836, de 90 kilomètres en 1837, de 202 kilomètres en 1838, de 275 1/2 kilomètres en 1839; elle fut de 324 1/2 kilomètres pour l'année 1840.

« La recette, bien peu importante à la vérité, n'avait pas cessé de s'accroître : de 269,000 francs qu'elle était en 1835, elle s'était élevée, les années suivantes, progressivement à 825,000 francs, à 1,417,000 francs, à 3,100,000 francs, à 4,200,000 francs; on la trouve à 5,300,000 francs en 1840. — Ce dernier chiffre comprenait 4,000,000 de francs du chef des voyageurs et 1,000,000 de francs du chef des petites et des grosses marchandises réunies; le surplus provenait des bagages, des voitures, des fonds et valeurs, des produits extraordinaires.

« En 1841, la longueur *moyenne* du réseau s'augmente de 16 kilomètres, et la recette s'accroît de 900,000 francs, dont 750,000 francs dus aux marchandises; — en 1842, nouvel accroissement de 58 kilomètres en étendue et de 1,300,000 fr. en recette : cette fois, le produit s'est amélioré de 600,000 fr. quant aux voyageurs, de 170,000 francs quant aux bagages et de 400,000 francs quant aux marchandises. L'année 1843 amène 86 kilomètres de plus et une augmentation de 1,500,000 francs dans la recette (800,000 francs pour les voyageurs, 700,000 francs pour les marchandises).

« En 1844, le réseau à construire par l'État est livré à l'exploitation dans toute son étendue (560 kilomètres) et la recette s'accroît encore de 2,200,000 francs : 700,000 francs sont dus aux voyageurs et 1,300,000 francs aux marchandises.

« En 1845, 1846 et 1847, l'amélioration dans la recette est de 1,200,000 francs chaque année : on atteint le chiffre de 14,800,000 francs (1), dans lequel voyageurs et marchandises

(1) Le tableau des pages 48 et 49 ne renseigne que les recettes effectuées pour le Trésor public : les recettes mentionnées dans l'exposé ci-dessus comprennent, en outre, les sommes perçues pour le compte des sociétés de Tournay à Jurbise, Landen à Hasselt et Dendre-et-Waes.

figurent pour 14,000,000 de francs répartis par moitié entre ces deux grandes sources du revenu. — La longueur des lignes n'avait subi aucun changement en 1845 ni en 1846; elle s'était augmentée de 10 kilomètres en 1847.

« Mais les événements de 1848 éclatent; la recette tombe de 14,800,000 francs à 12,200,000 francs, bien que le développement du réseau soit allongé de 26 kilomètres : la recette pour voyageurs avait fléchi de 1,000,000 de francs; le produit des marchandises avait éprouvé une baisse de 1,400,000 francs.

« Cependant la chute n'était que momentanée : les recettes se relèvent à 13,200,000 francs en 1849; elles montent à 15,100,000 francs en 1850, à 16,300,000 francs en 1851 et à 17,300,000 francs en 1852; la reprise de 1850, comparativement à 1849 était surtout magnifique, car elle atteignait 1,900,000 francs.

« En 1852, la recette totale se décomposait comme suit : voyageurs, 8,300,000 francs; marchandises, 7,900,000 francs; bagages, 600,000 francs; voitures, finances et produits divers, 500,000 francs. En dix ans, l'accroissement de recette avait été de 9,300,000 francs, soit 126.67 p. %. : 3,400,000 francs (72.34 p. %) quant aux voyageurs, et 5,600,000 francs (266.67 p. %) quant aux marchandises.

« Ce fut mieux encore en 1853, où l'augmentation fut, dans son ensemble, de 2,400,000 francs, et en 1854, où elle atteignit 3,000,000 de francs. Puis vient 1855 qui donne 1,800,000 fr. d'accroissement sur 1854, soit une recette totale de 24,500,000 francs.

« Ici se produit non un mouvement de recul semblable à celui de 1848, mais un arrêt : l'accroissement de 1856 sur 1855 ne dépasse point 100,000 francs. Heureusement ce n'était là qu'une crise momentanée : 1857 donne 900,000 francs de plus que 1856; 1858 surpasse 1857 de 1,800,000 francs; 1859 amène une nouvelle augmentation de 800,000 francs, et enfin 1860 clôt la période par un excédant de 1,500,000 francs sur 1859.

« La recette de 1860 avait atteint le chiffre inespéré de 29,600,000 francs dont 11,300,000 francs pour les voyageurs et 16,740,000 francs pour les marchandises. — En 1843, les voyageurs rapportaient 5,500,000 francs et les marchandises 2,900,000 francs : en dix-sept ans, la recette des voyageurs avait doublé, celle des marchandises s'était accrue de 477.25 p. %!

« Il résulte de ces chiffres que, partis de 200,000 francs, les revenus bruts du chemin de fer se sont élevés à 30,000,000 de francs par année, en une période de vingt-six ans; que l'écart immense qui sépare ces deux chiffres (écart qui ne fera certainement que grandir) a été franchi par une succession non interrompue, ou à peu près, d'augmentations normales. Une fois seulement, il y a eu baisse dans les produits d'une année comparés à ceux de l'année immédiatement précédente; c'était en 1848 : la date explique le mouvement de rétroaction.

« Une autre fois, c'était en 1856, la recette est restée stationnaire : en 1855, l'Exposition universelle de Paris avait donné lieu à un mouvement considérable de voyageurs; ce mouvement ne s'est, à la vérité, pas reproduit l'année suivante, mais il a été amplement compensé par la masse de monde que les fêtes jubilaires de juillet 1856 ont amenée au chemin de fer; aussi la recette de 1856, du chef des voyageurs, dépasse-t-elle de 327,000 francs la recette correspondante de 1855. — La stagnation signalée a porté exclusivement sur les marchandises : on doit l'attribuer à la double crise qui a marqué l'année 1856, crise monétaire provoquée par la guerre d'Orient, crise alimentaire provenant du renchérissement excessif de toutes les denrées nécessaires à l'existence. Ce qui prouve, d'ailleurs, que la cause de l'arrêt dans la progression des recettes n'a rien de local, c'est que les mêmes effets se sont fait sentir, à un égal degré, pour toutes les exploitations, et notamment pour les exploitations françaises.

« Au surplus, quoi qu'il en soit des circonstances qui ont ainsi comprimé le mouvement ascensionnel de la recette en 1856, un fait ressort à l'évidence du court exposé qui vient d'être fait : c'est que le chemin de fer porte en lui-même toutes les sources de sa prospérité; il obéit à une loi puissante de progrès continu qui lui imprime une impulsion énergique. Cette loi procède de deux principes distincts : l'allongement des lignes exploitées et l'augmentation du mouvement des transports. — Le plus fécond et le plus actif de ces deux principes est, sans contredit, le deuxième; — ce qui le prouve, c'est que la recette s'est accrue annuellement de 1,200,000 francs pour chacun des exercices 1845, 1846 et 1847, bien que le réseau eût gardé le même développement depuis le 23 octobre 1843; ce qui le prouve encore, c'est que la longueur moyenne des lignes exploitées s'est accrue de plus de 60 kilomètres en 1856 comparativement à 1855, et que néanmoins l'amélioration dans la recette n'a pas excédé 100,000 francs en faveur de la première de ces deux années. — On pourrait citer également, dans le même ordre d'idées, les résultats de 1857 : la longueur moyenne du réseau avait diminué par suite de la cession de la ligne de Landen à Hasselt, et cependant la recette a monté de 900,000 fr.

« La progression constante des revenus puise donc sa cause principale dans le développement normal du trafic, et ce développement est lui-même continu : voilà la première conséquence à déduire des faits observés jusqu'à ce jour.

« Une autre remarque à noter est celle-ci : les transports de marchandises, qui, dans l'origine, occupaient une si petite place dans le mouvement général, tendent à en prendre la part la plus considérable. Les grosses marchandises rapportent au delà de 50 p. % des recettes totales, et elles sont certainement loin d'avoir dit leur dernier mot. La recette provenant des transports de voyageurs s'accroît aussi chaque année; mais elle obéit à une loi qui n'est guère aussi impérieuse que la loi qui règle les transports de marchandises : les chiffres donnés plus haut démontrent ce fait de la manière la plus péremptoire.

« Ce qui rend ces résultats plus satisfaisants encore, c'est que l'accroissement se produit sur l'ensemble des relations desservies par le railway national : le mouvement intérieur, d'un côté, et le mouvement international, de l'autre, gardent toujours les mêmes positions respectives; le transit et les services internationaux réunis donnent, depuis dix ans au moins, une recette qui reste constante proportionnellement à la recette générale; en 1852, la proportion était de 20.30 p. %; en 1860, elle se calculait à 20.14 p. %. — La recette des services intérieurs ne varie donc pas non plus comparativement à l'ensemble des produits : cette circonstance semble permettre de conclure que l'amélioration est *normale*, et par conséquent *durable*, précisément parce qu'elle se manifeste dans des proportions qui se maintiennent avec tant de persistance et de régularité.

« D'après ce qui précède, on voit que la recette brute de l'exploitation se comporte de manière à ouvrir un vaste champ aux espérances. En est-il de même en ce qui touche les dépenses, abstraction faite des intérêts et des frais d'amortissement?

« A ce point de vue, les appréciations deviennent difficiles. — D'abord, il est élémentaire, pour l'industrie des chemins de

fer comme pour toutes les industries en général, que les dépenses ne sont pas tout à fait proportionnelles au mouvement des affaires ni aux recettes qui en découlent : la dépense comprend notamment un élément à peu près invariable, qui se traduit en *frais généraux de police, d'entretien et d'administration*, et sur lequel l'accroissement du travail n'exerce pas une influence très-sensible. Voilà une première raison pour laquelle on ne peut, sans descendre aux détails de l'exploitation, établir le coefficient exact de la relation qui existe entre les frais, d'une part, et les produits, d'autre part.

« En second lieu, il est à remarquer que le budget du chemin de fer a considérablement varié dans son libellé : il en résulte que les dépenses de même nature, mais appartenant à des exercices différents, peuvent parfois difficilement être comparées entre elles.

« Les difficultés augmentent lorsque les frais annuels d'exploitation sont grossis, dans une mesure plus ou moins grande, de frais afférents à l'établissement ou à la création proprement dite de l'industrie.

« On a remplacé des rails faibles par des rails forts, des locomotives d'ancien système par des machines plus puissantes ; on a renouvelé les billes et tout le matériel primitif des transports ; on a couvert et fermé les voitures de troisième classe ; les chars-à-bancs même n'étaient, à l'origine, fermés que par des rideaux ; on a créé de nouvelles voies d'évitement, etc. Tous ces travaux ont, en partie, été payés au moyen des allocations budgétaires, faute d'une réserve destinée à cette fin ou d'une nouvelle émission de capital.

« Ajoutons que les dépenses concernant le service du chemin de fer ne peuvent pas toujours être nettement séparées de celles du service des postes et du service des télégraphes, avec lesquelles elles ont une infinité de points de contact.

« Il ne peut donc être question ici que de jeter un coup d'œil en quelque sorte superficiel sur la marche des dépenses annuelles de l'exploitation ; il est possible, d'ailleurs, de saisir ainsi au passage quelques faits dont il ne sera pas inutile de tenir note.

« De 1835 à 1843, les dépenses étaient renseignées sous trois rubriques seulement : *la police et l'entretien de la route, — les transports, — la perception.* — Les années extrêmes de cette période ont absorbé respectivement : 1835, une somme de 169,000 francs, et 1843, une somme de 5,500,000 francs ; — l'écart franchi dans l'espace de huit années était donc de 5,331,000 francs.

« Il est vrai que cet accroissement de dépense répondait à une augmentation de 470 kilomètres de développement dans la longueur moyenne des voies exploitées ; mais il est vrai aussi que la progression de la dépense, si elle était continue, ne s'était pas répartie également entre les huit exercices. Ainsi, la dépense par kilomètre moyen livré au service avait oscillé entre 9,500 francs (1840) et 13,600 francs (1838) ; — la somme absorbée, en moyenne, par chaque kilomètre exploité, offre même des variations singulières ; on la calcule successivement :

	fr.		fr.
En 1835, à	12,500	En 1840, à	9,500
— 1836, à	12,000	— 1841, à	13,300
— 1837, à	12,400	— 1842, à	12,000
— 1838, à	13,600	— 1843, à	11,300
— 1839, à	11,300		

« Ces chiffres sont excessivement loin d'atteindre ceux auxquels ont est aujourd'hui parvenu. Cela signifie-t-il que la situation était, à l'origine, plus prospère que maintenant ? non, évidemment ; car si la dépense est à peu près double à présent de ce qu'elle était il y a vingt ans, la recette de 1860 équivaut à trois fois celle de 1843.

« Aussi, l'on a exploité :

En 1835, à	62.82 p. %	En 1840, à	58.49 p. %
— 1836, à	52.24 —	— 1841, à	72.53 —
— 1837, à	84.69 —	— 1842, à	62.66 —
— 1838, à	87.40 —	— 1843, à	61.44 —
— 1839, à	73.81 —		

« Chose digne de remarque, en 1839 et en 1843, la dépense par kilomètre exploité ressort à la même somme (11,300 fr.) ; et cependant le rapport de la dépense totale à la recette brute s'élève à 73.81 p. % en 1839, tandis qu'il ne dépasse pas 61.11 p. % en 1843.

« Ces résultats ne peuvent-ils pas être attribués : 1° à ce que le nouveau mode de transport introduit par la loi du 1er mai 1834 avait peine, dans les commencements, à lutter contre les anciennes voies de communication et contre les habitudes séculaires du commerce et de l'industrie ; 2° à ce que les tronçons de lignes successivement ouverts à la circulation ne pouvaient évidemment pas apporter à la recette toutes les ressources qu'ils ont fournies ultérieurement ; 3° à ce que l'opération, réduite à des proportions relativement étroites, se trouvait écrasée, en partie, par les frais généraux qui pèsent si lourdement sur toutes les petites industries ?

« Quoi qu'il en soit des causes de l'insuccès passager de l'œuvre qui devint plus tard si productive, on constate que la dépense d'exploitation ne s'est pas accrue dans la même mesure que la recette, à partir du jour où tout le réseau décrété fut livré aux transports.

« Les produits de 1844 excèdent de 2,200,000 francs ceux de 1843, et cependant l'augmentation remarquée dans les frais d'exploitation n'est que de 100,000 francs : la dépense est tombée à 50 p. % de la recette.

« En 1845, les remplacements des billes et des fers de la voie exigent des sacrifices jusqu'alors peu appréciables ; l'entretien du matériel des transports réclame des frais de main-d'œuvre plus considérables que ceux auxquels on était habitué ; le trafic augmente et demande des dépenses nouvelles de personnel : le budget s'élève à 6,300,000 francs, et cependant cette somme n'équivaut pas à plus de 50.81 p. % de la recette.

« Les mêmes causes se reproduisent en 1846, mais, cette fois, elles agissent avec plus d'intensité : la dépense pour le remplacement des billes et des rails s'accroit de 225,000 francs, celle du renouvellement et de l'entretien du matériel se surélève de 700,000 francs, et l'exploitation coûte 7,300,000 francs, c'est-à-dire 53.68 p. % de la recette.

« La situation empire en 1847 : l'augmentation de la dépense générale est de 2,000,000 de francs par rapport à 1846 ; cette somme s'applique aux travaux de la voie à concurrence de 1,000,000 de francs, et aux réparations du matériel à concurrence de 900,000 francs ; — le trafic n'en prend qu'un vingtième, ou 100,000 francs. L'exploitation enlève à elle seule 62.84 p. % de la recette brute.

« On dit *l'exploitation*, parce que c'est le terme consacré,

mais il est certain que des compagnies particulières n'auraient pas puisé dans leur budget annuel pour couvrir les frais qui constituent la différence énorme qui vient d'être constatée entre les dépenses de 1847 et celles de 1846.

« Cependant une amélioration se produit en 1848 : la dépense descend à 8,800,000 francs. La diminution porte exclusivement sur les travaux de la voie et de la traction ; bien que les recettes aient fléchi de 2,600,000 francs, les dépenses de perception, de trafic et d'administration générale s'accroissent ; l'accroissement est insignifiant, il est vrai, mais encore existe-t-il. Ce fait ne prouve-t-il pas que le compte de l'exploitation avait été chargé, les années précédentes, de frais qui auraient dû figurer au compte de premier établissement? — Au surplus, la recette avait tellement baissé que la proportion de la dépense au produit brut s'est élevée à 72.13 p. °/. en 1848.

« En 1849, il se produit une nouvelle diminution de 500,000 fr. dans la dépense, et cette fois encore la réduction porte exclusivement sur les allocations réservées aux travaux de la voie et à l'entretien du matériel : le rapport de la dépense à la recette descend au taux de 1847 ou à peu près (62.88 p. °/.).

« Mais vient l'année 1850 qui amène avec elle une importante augmentation de dépense : 700,000 francs pour travaux et fournitures de la voie, 150,000 francs pour la traction et le matériel, 50,000 francs pour l'ensemble des autres services ; — cela fait en tout 900,000 francs d'accroissement, ce qui conduit au chiffre de 9,200,000 francs, ou 60.93 p. °/. de la recette brute. La dépense, par kilomètre de voie exploité, revenait à 14,700 francs.

« Cependant une amélioration de 300,000 francs est obtenue en 1851 : les dépenses de la voie avaient fléchi de 400,000 fr. ; celles d'administration générale et de perception avaient, au contraire, grossi de 100,000 francs; la recette brute n'était plus absorbée par les frais d'exploitation qu'à concurrence de 54.60 p. °/. — Cette proportion descend à 50.29 p. °/. en 1852, année qui, comme on le sait, ouvre l'ère de prospérité dans laquelle le chemin de fer est définitivement entré depuis dix ans : les recettes avaient atteint un chiffre qui permettait à l'exploitation de supporter de fortes dépenses.

« Aussi, bien que l'année 1853 solde par une augmentation de 900,000 francs dans les frais (300,000 francs pour la voie et plus de 350,000 francs pour le matériel), le rapport de la dépense à la recette ne représente pas plus de 48.73 p. °/. ; de même, l'exploitation de 1854 se fait à 49.34 p. °/. malgré une augmentation de 1,600,000 francs dans la dépense, parce que la recette s'était accrue de 3,000,000 de francs.

« L'année 1855 et surtout l'année 1856 se sont ressenties du renchérissement de la main-d'œuvre et des matières premières nécessaires à l'exploitation ; l'année 1856 a, de plus, été marquée, ainsi que cela a été dit plus haut, par un ralentissement sensible dans la progression des recettes. Aussi les dépenses ont-elles absorbé, en 1855, 53.47 p. °/. et, en 1856, 60.16 p. °/. du produit brut.

« Le chiffre le plus élevé que la dépense ait atteint jusqu'à ce jour est celui de l'année 1856 : il est de 14,800,000 francs. Pendant les années suivantes, il a varié entre 14,200,000 francs et 14,700,000 francs, savoir :

	fr.		fr.
1857.	14,500,000	1859.	14,500,000
1858.	14,700,000	1860.	14,200,000

« Un des résultats les plus remarquables à enregistrer, en ce qui concerne les dépenses des cinq dernières années, est la décroissance rapide et frappante qui s'est produite dans les frais de combustible pour le service de la traction et de l'arsenal ; ces frais ont successivement figuré au budget :

	fr.		fr.
En 1855, pour . . .	2,429,000	En 1858, pour . . .	1,783,000
— 1856, — . . .	2,391,000	— 1859, — . . .	1,567,000
— 1857, — . . .	1,922,000	— 1860, — . . .	1,327,000

« De sorte que la dépense de 1860, n'excède pas 54.63 p. °/. de celle de 1855.

« On n'a pas oublié que la dépense générale de 1860 ressortait seulement à 47.94 p. °/. de la recette brute de la même année et que la proportion est tombée à 45.60 p. °/. en 1861. On peut dire que la différence entre le produit et la dépense tend, depuis 1857, à s'accroître dans *les deux sens* : il y a, à la fois, amélioration considérable au point de vue de la recette et diminution assez sensible dans la dépense : c'est là un des résultats les plus heureux que l'on puisse constater.

« De ce qui précède, il résulte que si la recette brute de 1835 à 1860 s'est élevée de 0.20 à 30, la dépense d'exploitation ne s'est élevée que dans la proportion de 0.10 à 14. Il en résulte, en outre, que les produits suivent une marche ascendante non interrompue, tandis que la dépense révèle un mouvement en quelque sorte intermittent de hausse et de baisse alternatives : en somme, il y a augmentation dans le résultat final, aussi bien pour la dépense que pour la recette, mais la progression de la dépense est beaucoup moins sensible que celle de la recette, et même les quatre dernières années indiquent une décroissance dans le chiffre des frais annuels.

« On peut dire aussi que l'accroissement de dépense est, dans une bonne mesure, indépendant de l'action de l'administration : comme on l'a vu, il provient, en partie, de la cherté des objets d'approvisionnement et de consommation, des renouvellements importants faits en ce qui concerne les fers et les billes de la voie et en ce qui touche au matériel des transports; on doit, en outre, en attribuer une partie aux améliorations notables que l'on est tenu d'introduire dans toutes les branches du service, sous peine de faillir à la tâche ou de rester au-dessous des exigences de la position.

« Aujourd'hui que le chemin de fer est devenu très-prospère, il importe peu que l'on continue de faire figurer au budget les dépenses de premier établissement qui y ont pris place depuis vingt ans; mais, dans des temps moins heureux, ce fait avait une influence regrettable sur la signification des résultats obtenus, et c'est ce qui n'a pas toujours été compris. Sans doute, l'on doit s'attacher à établir, autant que possible, une distinction radicale entre les frais de construction et ceux d'exploitation ; les lois de la comptabilité l'exigent et cela est indispensable à la saine appréciation des produits effectifs du railway national; mais la situation est telle maintenant que la confusion partielle à laquelle on fait allusion n'offre plus les inconvénients qu'elle pouvait engendrer à l'origine, c'est-à-dire à une époque où les recettes n'atteignaient pas un chiffre assez important pour que le rapport de la dépense au produit ne fût pas facilement altéré par le mélange des frais de construction avec les frais d'exploitation.

« On a dit plus haut qu'un troisième point est à examiner, après la recette brute et la dépense d'exploitation : c'est la *recette nette*, abstraction faite des intérêts et de l'amortissement des capitaux de premier établissement. — La recette nette

ainsi envisagée se déduit nécessairement du rapprochement de la recette brute et de la dépense. Cette recette nette a donc un mouvement qui lui est propre et qui est commandé en même temps par deux éléments agissant parfois dans un même sens (accroissement de recette et diminution de dépense, ou diminution de recette et accroissement de dépense), mais pouvant aussi agir en sens opposé. — La recette nette, telle qu'elle ressort des vingt-six premières années de l'exploitation, présenterait, sur un tableau graphique, une véritable ligne brisée composée d'une suite de lignes d'inégale longueur et ayant presque toutes des directions différentes.

« Ainsi la recette nette de 1835 ne dépasse point 100,000 fr.; — elle est quadruplée en 1836, mais 1837 la ramène immédiatement à 200,000 francs, tandis que 1838 la relève au chiffre de 1836. — En 1839, elle monte à 1,100,000 francs, et 1840 la voit même atteindre 2,200,000 francs. — Tout à coup elle tombe à 1,700,000 francs : en 1841, la recette brute ne s'était accrue que de 900,000 francs, et la dépense s'était augmentée de 1,400,000 francs. — Cependant la recette nette reprend sa marche ascendante dès 1842 (2,800,000 francs); elle fait mieux encore en 1843 (4,500,000 francs); — en 1844, on la trouve à 5,600,000 francs, et en 1845, à 6,100,000 francs. — L'année 1843 était tout à fait exceptionnelle; l'amélioration y avait été de 1,700,000 francs, et les années 1844 et 1845 n'ont plus donné respectivement que 1,100,000 francs et 500,000 francs d'accroissement accumulé.

« Mais les dépenses de 1846 sont de 2,000,000 de francs au-dessus de celles de 1845, et la recette nette reste à 6,300,000 fr., pour descendre subitement à 5,200,000 francs en 1847 et à 3,400,000 francs en 1848.

« A partir de 1849, il s'ouvre une période d'augmentations non interrompues et considérables; cette période s'arrête en 1854, année où la recette nette ressort à 11,500,000 francs : l'amélioration avait été de 1,300,000 francs en 1849 par rapport à 1848, de 1,000,000 de francs en 1850, de 1,500,000 francs en 1851, de 1,200,000 francs en 1852, de 1,500,000 francs en 1853 et de 1,400,000 fr. en 1854, soit ensemble 8,100,000 fr. en six ans, ce qui avait conduit de 3,400,000 francs, recette nette de 1848, à 11,500,000 francs, recette nette de 1854.

« Survient alors une chute nouvelle; l'année 1855 ne donne plus que 11,400,000 francs et surtout 1856 solde seulement par 9,800,000 francs : c'était 1,700,000 francs de baisse en deux ans. — Cet arrêt n'est racheté qu'à concurrence de 1,200,000 francs en 1857, année dont la recette nette est de 11,000,000 de francs. Heureusement les exercices 1858, 1859 et 1860 sont plus féconds, 1860 principalement : ces trois années voient leurs comptes se clore respectivement par une recette nette de 12,600,000 francs, de 13,600,000 francs et de 15,400,000 francs : ce dernier chiffre représentait 52.06 p. % de la recette brute.

« Dans leur ensemble, ces mouvements successifs produisent donc quatre fois un abaissement de recette nette : en 1837, en 1841, en 1847 et 1848, en 1855 et 1856. Cela fait six années mauvaises contre vingt bonnes, dont quelques-unes très-bonnes. Parmi les quatre reculs, il n'y en a que deux qui aient eu de l'importance : celui de 1847-1848 et celui de 1855-1856; les causes auxquelles ils doivent être attribués ont déjà été exposées.

« Ce qu'il y a de plus significatif dans ces faits, c'est que la *recette nette* s'est accrue de 5,600,000 francs en quatre années (1857 à 1860) : un cataclysme pourrait seul faire sortir l'entreprise de la voie dans laquelle elle marche maintenant avec tant de bonheur et d'un pas si assuré; les résultats de 1861 viendront le confirmer dans le cours du présent travail.

« Il reste à envisager l'histoire du chemin de fer de l'État belge au point de vue du bénéfice général, toutes dépenses quelconques étant portées en compte.

« Posons d'abord des chiffres : les dix-sept premiers exercices soldent par un déficit; sauf 1836, chaque année laisse après elle une perte considérable, et l'accumulation de toutes les pertes partielles mène à un découvert de 31,598,000 francs; — mais la face des choses change complétement à partir de 1852, et en dix ans le découvert fait place à un bénéfice. — Dans ces deux courants, il n'y a pas eu la moindre intermittence : les pertes se succédaient sans répit, comme les bénéfices annuels sont venus plus tard travailler, sans discontinuation, à l'extinction totale de la dette contractée.

« La perte de 1835 (y compris 30,000 francs d'intérêts payés en 1834) était de 100,000 francs; à la fin de 1836, cette perte s'était transformée en un boni de 37,400 francs.

	fr.
Au 31 décembre 1837, le découvert est de. .	826,000
Il s'élève à la fin de 1838, à.	1,723,000
Au 1er janvier 1840, à	2,950,000
— 1841, à	5,283,000
— 1842, à	11,200,000
— 1843, à	14,860,000
— 1844, à	17,300,000
— 1845, à	19,738,000
— 1846, à	20,819,000
— 1847, à	21,683,000
— 1848, à	23,800,000
— 1849, à	27,579,000
— 1850, à	29,220,000
— 1851, à	31,276,000
Et enfin au 1er janvier 1852, à	31,598,000

« Nous voici arrivés au point culminant ou plutôt au bout de cette longue addition de déceptions. La descente sera plus rapide.

« La balance, par solde débiteur, se réduit successivement :

	fr.
Au 1er janvier 1853, à	30,878,000
— 1854, à	28,768,000
— 1855, à	25,008,000
— 1856, à	21,400,000
— 1857, à	19,725,000
— 1858, à	16,958,000
— 1859, à	13,408,000
— 1860, à	8,724,000
— 1861, à	2,210,000

« Le présent rapport fera voir que ce restant du découvert a cessé d'exister.

« D'où venait ce déficit croissant qui, pendant quelque temps, a jeté tant de discrédit sur l'opération?

« Quoi qu'on ait dit, les recettes brutes ont toujours largement couvert les dépenses d'exploitation; ce sont les intérêts et les intérêts seulement dont le payement est resté en souf-

francs, et il en a été ainsi pour une raison bien simple : le railway *national* n'a pu prendre les allures des chemins de fer privés; quand ceux-ci font un bénéfice équivalent à 2 ½ p. % des capitaux de construction, ils payent 2 ½ p. % aux porteurs de leurs titres et pas un centime en sus. Le chemin de l'État, au contraire, édifié au moyen du produit de l'émission d'emprunts garantis par le pays, est tenu de toujours payer l'intérêt de ces emprunts, quelle que soit l'importance de sa recette nette d'exploitation; si cette recette nette est insuffisante, le Trésor public vient en aide à l'entreprise, mais c'est simplement en qualité de véritable prêteur et non comme un généreux donateur.

« Or, on a vu que deux circonstances sur lesquelles rien ne pouvait agir ont mis un obstacle invincible à ce que le chemin de fer de l'État pût, dans l'origine, payer lui-même des intérêts calculés à un taux si onéreux : la recette ne pouvait pas prendre tout son développement, et la dépense d'exploitation était grossie de frais qui lui étaient absolument étrangers.

« De plus, les compagnies concessionnaires de chemins de fer privés ne servent pas d'intérêts à leurs actionnaires avant que ceux-ci n'aient effectué les versements auxquels ils ont souscrit; et l'époque des versements est fixée d'après les besoins présumés de l'entreprise. — Le railway de l'État est dans une autre position : quand le Trésor public emprunte pour le chemin de fer un capital quelconque, les intérêts de l'emprunt sont mis à la charge du railway à partir de l'émission des obligations constitutives de la dette, bien que les fonds provenant de cette émission ne soient encaissés par le chemin de fer que progressivement, par petites fractions, dans l'ordre des besoins journaliers.

« Enfin, les compagnies ont devant elles un espace de quatre-vingt-dix ans sur lequel elles peuvent échelonner les opérations de l'amortissement des titres créés par elles; tandis que la dette du chemin de fer de l'État, suivant toutes les conditions de la dette nationale, s'amortit beaucoup plus rapidement.

« Il est vrai que cette dernière circonstance réagit dans un sens favorable sur les recettes des années qui suivent la première période de l'exploitation, et ceci servira de transition pour indiquer sommairement les causes principales qui ont permis au crédit du chemin de fer de se rasseoir sur des bases devenues si solides.

« La première de ces causes consiste, sans contredit, dans l'augmentation de la recette; ce fait a été expliqué plus haut. — Vient, en second lieu, la diminution progressive du capital à rembourser, par le jeu de l'amortissement, et c'est ce à quoi il vient d'être fait allusion : le capital diminuant, les intérêts ne peuvent rester à la même hauteur.

« Deux autres circonstances avantageuses pour le railway national doivent être citées : la conversion des emprunts à 5 p. % en emprunts à 4 ½ p. %, et, dans ces derniers temps, la disparition de la dette flottante du bilan financier de la Belgique. Quand les ressources ordinaires du budget permettent au pays de ne pas souscrire des bons du Trésor, le chemin de fer est exonéré de tout intérêt du chef des capitaux que lesdites ressources lui ont fournis.

« Il faut ajouter cependant, comme correctif, que la bonne situation du crédit public exerce une influence défavorable sur les opérations de l'amortissement, puisqu'alors les rachats à la Bourse se font à des taux qui, presque toujours, sont supérieurs à ceux des émissions des titres; de sorte que l'on peut conclure en ces termes : l'amélioration constatée est due, pour la plus grande part, au chemin de fer lui-même.

« Le résumé qui vient d'être tracé met cette assertion au-dessus de toute contestation; il démontre que l'œuvre patriotique du 1er mai 1834 reste digne de toutes les sympathies de la nation et continue de figurer au premier rang, parmi les grandes choses que la Belgique indépendante a su réaliser.

« Sans doute, le chemin de fer devait encore 47,000,000 de francs au Trésor public, à la date du 31 décembre 1860; mais cette dette s'éteint, en diminuant tous les jours; d'ailleurs, on ne saurait trop le répéter, elle provient uniquement de ce que le railway de l'État a reçu l'obligation de se rembourser lui-même en faisant son propre amortissement. Cette obligation se remplit fidèlement depuis 1854; le passé est donc un sûr garant pour l'avenir; l'exposé des opérations de 1861 a prouvé, comme l'avaient fait déjà les dernières années, que le chemin de fer ne tardera plus à être complétement libéré même du chef de l'amortissement effectué jusqu'à ce jour, et qu'il deviendra bientôt, suivant la fiction consacrée par la loi, l'un des créanciers les plus généreux de la nation, comme il est déjà l'une des sources les plus abondantes du budget des voies et moyens. »

IV. — *Nombre des voyageurs sur les chemins de fer de l'État.* — Depuis l'ouverture de la section de Bruxelles à Malines jusqu'au 31 décembre 1860, le chemin de fer de l'État a transporté 100,868,595 voyageurs, savoir :

Dans les berlines et dans les diligences (1re classe) . . .	10,037,225
Dans les chars-à-bancs (2e classe)	21,893,006
Dans les wagons (3e classe).	66,679,951
Militaires	1,301,993
Enfants et voyageurs non classés.	956,420

Ainsi, les voyageurs de 1re classe représentent le dixième du mouvement total, ceux de 2e classe en fournissent environ le cinquième, ceux de la 3e classe en représentent les deux tiers.

Pour le dire en passant, on rappellera, après les comptes rendus officiels, que sur ces 100,000,000 de voyageurs, il n'y en a que 6 qui aient été tués et 74 qui aient été blessés par le *fait du service.*

Le nombre des personnes transportées était, en 1850, de 4,188,614; il s'est successivement élevé et donne, pour l'année 1860, un total de 7,412,361, soit 3,223,747 ou 77 p. % en plus. — L'accroissement a porté principalement sur les voyageurs de la 3e classe, dont le nombre, qui était, en 1850, de 2,774,648, a passé, en 1860, à 5,454,294, soit une augmentation de près de 100 p. %. — Le nombre des voyageurs de la 1re classe s'est accru d'environ 270,000 : de 400,527 qu'il était en 1850, il s'est élevé à 670,696 en 1860, ce qui équivaut à une augmentation proportionnelle de 67 p. %. Pour les voyageurs de la 3e classe, la différence est de 196,394, répondant à 21 p. % du mouvement de 1850.

Sur 1,000 voyageurs transportés en 1860, on en comptait 735.8 de la 3e classe, 151.7 de la 2e classe, 90.6 de la 1re classe et 21.9 voyageurs non classés (extraordinaires, enfants et militaires).

Le tableau suivant indique le mouvement, par année, par espèce de trains et par espèce de voitures, des voyageurs transportés pendant la période décennale de 1851 à 1860 :

ANNÉES.	TRAINS EXPRESS.		TRAINS ORDINAIRES.			ENFANTS.	Voyageurs MILITAIRES. — WAGONS.	Transports EXTRAORDINAIRES.	TOTAUX.
	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	WAGONS.				
1851	»	»	429,462	1,090,764	2,725,999	»	67,828	41,703	4,355,756
1852	»	»	433,142	1,160,093	2,752,824	»	42,514	62,731	4,451,304
1853	»	»	531,874	1,190,959	2,817,750	»	83,441	61,235	4,685,259
1854	197,192	93,518	366,226	940,447	3,083,785	46,809	116,063	61,774	4,905,814
1855	257,486	48,584	345,454	914,686	3,560,654	54,973	72,391	33,988	5,288,216
1856	262,898	33,918	361,404	982,291	4,140,182	(1)	79,929	101,785	5,962,707
1857	249,072	37,657	372,658	1,022,029	4,588,597	47,826	116,905	23,682	6,458,424
1858	235,968	38,995	393,363	1,073,778	4,751,502	43,781	84,514	19,047	6,640,948
1859	232,396	44,904	393,074	1,091,845	5,212,466	41,544	94,491	29,950	7,140,640
1860	248,780	55,170	421,916	1,069,909	5,454,294	44,427	81,610	36,285	7,412,361

En comparant le mouvement de 1851 à celui de 1860, on remarque que l'augmentation obtenue, en ce qui concerne la 1re classe, est précisément l'équivalent des transports faits par les trains express ; — ce que la 2e classe a perdu dans les trains ordinaires, elle l'a regagné (avec un léger accroissement) sur les express ; — le mouvement de la 3e classe a été marqué d'un accroissement non interrompu et toujours considérable, surtout à partir de 1854.

Les trois autres espèces de transports de voyageurs ont fort peu d'importance et le nombre n'en varie guère d'une année à l'autre ; en 1856, les transports extraordinaires et d'enfants ont été relativement assez considérables, et cela s'explique par le concours immense de population qui, cette année, s'est porté aux fêtes jubilaires du 25e anniversaire de l'inauguration du Roi.

Dans l'ensemble, l'année 1856 a fourni environ 700,000 voyageurs de plus que l'année 1855.

V. — *Recettes des voyageurs sur les chemins de fer de l'État.* — Jusques et y compris l'année 1850, les tarifs du transport des voyageurs, sur les chemins de fer de l'État, ont été réglés par le Gouvernement, en vertu de pouvoirs accordés annuellement par la Législature. — Les bases *moyennes* des tarifs étaient, par kilomètre :

	fr. c.
Pour la 1re classe	0.076
— 2e —	0.059
— 3e —	0.036

Une loi du 12 avril 1851, mise à exécution à partir du 1er mai suivant, a définitivement réglé cet objet ; cette loi a été complétée par celle du 10 mars 1854, fixant le prix des transports par les *trains express.* — Actuellement les bases du tarif sont les suivantes :

		fr. c.			fr. c.
Trains express. .	1re classe,	0.10	par kilom., avec minimum de .		1 00
	2e —	0 075	—	—	0 50
Trains ordinaires.	1re classe,	0 08	—	—	0 80
	2e —	0 06	—	—	0 30
	3e —	0 04	—	—	0 20

La recette opérée sur les voyageurs a été, en 1850, de 7,313,000 francs (chiffres ronds). En 1860, elle a été de 11,306,000 francs. Il y a donc augmentation de 3,993,000 fr., ou près de 55 p. %; cette augmentation se répartit comme il suit : sur la 3e classe, 2,554,000 francs, ou 90 p. % de la recette de la même classe pendant l'année 1850 ; sur la 1re classe, 1,321,000 francs, ou 70 p. %; sur la 2e classe, 31,000 francs, ou 1.30 p. %; sur les voyageurs extraordinaires et les enfants, 55,000 francs ; sur les militaires, 32,000 francs.

La recette de l'année 1860 se subdivise ainsi : 3e classe, 47.71 p. %; 1re classe, 28.59 p. %; 2e classe, 21.30 p. %; militaires, voyageurs extraordinaires et enfants, 2.40 p. %. — Dans leur ensemble, les voyageurs ont produit 38.20 p. % de la recette totale de l'exploitation pour 1860.

(1) Pour 1856, les *enfants* ne sont pas renseignés séparément ; ils figurent parmi les *voyageurs extraordinaires.*

Voici le relevé, par classe de voyageurs et par année, des recettes faites pour les transports de personnes, depuis le 1er janvier 1851 jusqu'à la fin de 1860 :

ANNÉES.	TRAINS EXPRESS.		TRAINS ORDINAIRES.			ENFANTS.	VOYAGEURS MILITAIRES. — WAGONS.	TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAUX.
	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	WAGONS.				
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	» »	» »	2,324,364 33	2,783,625 55	2,860,240 53	» »	116,076 91	149,311 70	8,233,619 12
1852.	» »	» »	2,247,090 00	2,779,465 25	2,918,118 45	» »	67,519 49	276,129 80	8,288,322 99
1853.	» »	» »	2,706,175 50	2,618,532 50	2,939,527 13	» »	159,331 80	228,189 22	8,651,756 15
1854.	1,561,327 80	336,807 90	1,508,571 46	1,962,680 72	3,208,215 46	42,926 03	208,324 35	207,527 40	9,036,380 82
1855.	2,047,001 45	212,282 70	1,330,997 65	1,946,815 50	3,671,965 34	47,492 08	130,593 83	147,309 60	9,534,498 15
1856.	1,886,393 65	167,190 95	1,342,362 35	1,950,407 70	4,468,756 31	(1)	164,012 28	181,959 90	9,861,383 11
1857.	1,869,718 08	191,941 55	1,367,771 65	2,041,712 36	4,670,451 84	43,419 47	200,817 29	67,792 23	10,429,321 47
1858.	1,684,156 95	230,157 25	1,425,720 50	2,071,183 05	4,796,278 80	39,675 95	136,839 70	51,130 66	10,458,462 86
1859.	1,545,659 70	317,230 60	1,405,898 40	2,042,347 20	5,158,946 55	38,005 27	148,302 71	64,781 93	10,721,442 36
1860.	1,741,938 30	414,334 60	1,520,223 50	1,996,437 95	5,394,541 38	44,462 79	145,033 25	114,931 76	11,305,873 53

La recette renseignée dans ce tableau comprend trois parts : celle de l'État, celle de la Compagnie de Dendre-et-Waes et enfin celle de la Société concessionnaire des lignes de Landen à Hasselt et de Tournay à Jurbise. Cependant, cette troisième part n'a pu être fournie, en ce qui concerne la période du 1er juillet 1853 au 31 décembre 1856, de sorte que les produits de cette période sont, en réalité, plus élevés que ceux qui figurent au susdit tableau.

On voit que la recette a augmenté considérablement chaque année. Cependant, en ce qui touche les voyageurs de la 2e classe, on constate une diminution de 376,000 francs en 1860 par rapport à 1851, bien que le nombre se soit légèrement accru : cela provient de ce que les parcours tendent à devenir de plus en plus petits, le chemin de fer ayant tellement de ramifications et ayant pris tant de développement qu'il dessert aujourd'hui les relations de voisinage aussi bien que les relations lointaines.

VI. — *Nombre de voyageurs ordinaires transportés à un kilomètre et trajet moyen parcouru par un voyageur de chaque classe.* — Le montant total de la recette de chaque classe de voyageurs, divisé par la base du tarif appliqué, donne le nombre de *voyageurs-kilomètres,* c'est-à-dire le nombre de voyageurs ayant parcouru une distance rapportée à un kilomètre. Pour ce qui concerne le chemin de fer de l'État belge, le calcul ainsi établi n'est qu'approximatif, d'un côté, parce que les distances fixées dans les tarifs ne sont pas les distances réelles, mais des distances conventionnelles, d'un autre côté, parce qu'il existe, comme il a été dit, un *minimum* pour chaque catégorie de transports. Néanmoins, le résultat obtenu au moyen de la méthode indiquée a une précision suffisante pour apprécier le mouvement général.

Le tableau suivant fournit le renseignement dont il s'agit, pour chacune des années 1851 à 1860; il renseigne, en même temps, la moyenne du trajet parcouru par chaque voyageur embarqué.

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES.					TRAJET MOYEN PARCOURU PAR LES VOYAGEURS.				
	CONVOIS EXPRESS.		CONVOIS ORDINAIRES.			CONVOIS EXPRESS.		CONVOIS ORDINAIRES.		
	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
						Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.
1851.	»	»	29,054,551	46,393,759	74,506,014	»	»	67.65	42.53	26.23
1852.	»	»	28,088,675	46,321,424	72,952,964	»	»	64.85	39.93	26.50
1853.	»	»	33,827,194	43,662,208	73,188,178	»	»	63.60	36.65	26.08
1854.	15,643,278	1,190,772	18,857,113	32,741,348	80,205,387	79.18	48.02	51.49	34.78	26.08
1855.	20,170,014	2,830,436	16,637,170	32,446,925	94,798,633	79.50	58.26	48.46	35.47	25.78
1856.	18,863,937	2,233,213	16,779,529	32,506,798	104,218,908	71.75	65.95	46.42	33.08	25.17
1857.	18,697,181	2,599,220	17,097,165	33,578,537	116,761,296	75.06	69.02	45.88	32.85	25.45
1858.	16,841,570	3,068,763	17,821,281	34,574,718	119,906,970	71.37	78.69	45.30	32.19	25.23
1859.	15,456,597	4,229,744	17,573,730	34,039,120	128,972,916	66.51	94.19	44.71	34.47	24.74
1860.	17,419,383	5,484,464	19,002,794	33,273,966	134,862,793	68.84	99.41	45.04	34.09	24.72

(1) Pour 1856, les *enfants* sont confondus avec les *voyageurs extraordinaires.*

Les observations présentées quant à la marche progressive suivie par la recette s'appliquent nécessairement à la marche suivie par le nombre de voyageurs-kilomètres, ce nombre n'étant lui-même qu'une résultante du chiffre de la recette. Mais il n'en est pas de même des variations remarquées au point de vue du trajet moyen parcouru par chaque voyageur, lequel trajet moyen procède du nombre de voyageurs-kilomètres et du nombre des voyageurs embarqués.

Or, les voyageurs de la 1re classe fournissent un trajet qui diminue chaque année, aussi bien pour ceux qui prennent les trains express que pour ceux qui se servent des trains ordinaires; ces derniers ne vont plus au delà de 44 à 45 kilomètres.

Les voyageurs de la 2e classe, au contraire, donnent un trajet qui s'est plus que doublé de 1854 à 1860, en ce qui concerne les trains de vitesse (48 à 99 kilomètres); il est vrai que ces mêmes voyageurs se comportent différemment sous le rapport du parcours fait dans les trains ordinaires, la longueur de ce parcours baissant quelque peu tous les ans, de manière à être descendue, en dix années, de 42.55 à 31.09 kilomètres.

Pour les voyageurs de la 3e classe, le trajet moyen, qui ne dépassait pas 26.25 kilomètres en 1851, est tombée à 24.72 kilomètres en 1860.

En résumé, il y a une réduction continue pour toutes les classes, et pour toutes les espèces de trains, sauf qu'il y a une augmentation, continue également, pour les voyageurs de la 2e classe des trains express; — les parcours sont très-faibles à cause de la configuration topographique du réseau belge, y compris les lignes concédées, et aussi à cause du peu d'étendue du territoire lui-même; — ces parcours fléchissent, parce que les transports par chemin de fer, passant de plus en plus dans les mœurs et dans les habitudes, provoquent les déplacements à courte distance.

Aussi, pour l'ensemble des voyageurs (non compris les militaires, les enfants et les voyageurs non classés), le trajet moyen ressort à moins de 29 kilomètres, en 1860. — C'est uniquement à une augmentation numérique dans les transports que l'accroissement dans la recette doit être attribuée.

VII. — *Recette moyenne par voyageur transporté.* — Si le parcours moyen diminue, la recette moyenne doit nécessairement diminuer aussi. On peut dire qu'un voyageur qui s'embarque sur le chemin de fer de l'État belge rapporte, en moyenne, au Trésor public une recette brute qui ne va pas au delà de 1 fr. 50 c. à 1 fr. 51 c. — Ce chiffre, qui est calculé sur la totalité des personnes transportées, diffère pour chaque classe envisagée séparément.

Voici quelle a été la moyenne de la recette, pour les diverses catégories, pendant la période de 1851 à 1860 :

ANNÉES.	CONVOIS EXPRESS.		CONVOIS ORDINAIRES.		
	1re CLASSE.	2e CLASSE.	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	» »	» »	5 41	2 55	1 05
1852	» »	» »	5 19	2 40	1 06
1853	» »	» »	5 08	2 20	1 04
1854	7 92	3 60	4 42	2 09	1 04
1855	7 93	4 37	3 85	2 13	1 03
1856	7 18	4 94	3 71	1 99	1 04
1857	7 51	5 18	3 67	1 97	1 02
1858	7 44	5 90	3 62	1 93	1 01
1859	6 65	7 06	3 58	1 87	0 99
1860	6 88	7 46	3 60	1 87	0 99

Ainsi, pour 1860, le prix moyen le plus élevé est de 7 fr. 46 c. seulement; le prix le plus bas n'atteint même pas 1 franc.

En ce qui concerne les voyageurs qui ont pris place dans des trains ordinaires, c'est principalement au moment de l'introduction des trains de grande vitesse que la moyenne du prix a fléchi; pour les voyageurs de la 3e classe, le prix moyen diminue, mais il diminue lentement : l'écart entre le prix moyen de 1851 et le prix moyen de 1860 n'est, en effet, que de 6 centimes.

VIII. — *Bagages, marchandises, équipages, chevaux et bestiaux, finances et valeurs.* — *Quantités transportées.* — Quand on compare le mouvement des transports sur les chemins de fer de l'État pendant les années 1850 et 1860, en ce qui concerne les bagages, les marchandises, les chevaux et bestiaux, les finances et valeurs, — on arrive à des chiffres dont l'éloquence peut se passer de commentaires. L'accroissement de la deuxième de ces années sur la première ressort, en effet, aux tantièmes proportionnels, dont voici la simple indication : 55 p. °/o, quant aux bagages taxés par colis ou au *minimum;* 198 p. °/o, quant aux marchandises diverses taxées au poids et ramenées toutes à l'unité du tonneau de 1,000 kilogrammes; 199 p. °/o, quant aux chevaux et bestiaux; 188 p. °/o, quant aux groups de finances; — de plus, les petits paquets et les petites marchandises taxés au *minimum* ou frappés d'une taxe uniforme représentaient, en 1860, un mouvement de 591,511 colis, et le mouvement de 1850 ne comprenait rien de ce chef,

parce que la tarification qui vient d'être indiquée n'existait pas encore à cette époque.

Pendant la période décennale à laquelle le présent travail s'applique, il ne s'est manifesté que deux diminutions insignifiantes, sur les expéditions mentionnées en tête de ce paragraphe : 8 p. % sur les bagages taxés par quintal et 316 p. % sur les équipages. On dit que cette dernière diminution est insignifiante, parce qu'elle n'a qu'une influence très-secondaire sur le chiffre de la recette totale de l'exploitation.

De tous ces résultats, celui qui mérite le plus de fixer l'attention est, sans contredit, celui qui s'applique aux transports des marchandises taxées au quintal ou au tonneau ; l'augmentation est, comme on l'a dit, de 198 p. % en ce qui touche ces marchandises ; le poids transporté en 1850 ne dépassait pas 1,261,155 tonnes, et il a atteint 3,766,097 tonnes en 1860. — C'est dans cette espèce d'expéditions que réside la prospérité du chemin de fer ; et tout fait présager que la situation ne fera que s'améliorer à ce point de vue ; les années 1861 et 1862 ont, sous ce rapport, justifié les brillantes espérances que les années précédentes avaient fait naître.

Il est, d'ailleurs, à remarquer que la progression des transports de marchandises est continue ; elle s'est produite chaque année, sauf seulement en 1856, et l'on sait que 1856 a été généralement une époque de ralentissement pour toutes les exploitations. L'accroissement de 1858 sur 1857 a été de 412,000 tonnes ; celui de 1859 sur 1858 ressort à 128,000 tonnes, et celui de 1860 sur 1859 se calcule à 369,000 tonnes : l'écart entre 1860 et 1857 est donc de 909,000 tonnes ou environ le tiers du mouvement de cette dernière année. Si l'on remontait à 1855, on trouverait que le mouvement a plus que doublé, de même qu'il a triplé depuis 1851, comparativement à 1860. Les différences seraient bien plus sensibles encore si l'on faisait le rapprochement avec les résultats obtenus en 1861.

Au surplus, le tableau suivant permettra de suivre, pas à pas, la marche des transports et leur augmentation incessante, de 1851 à 1860 :

ANNÉES.	BAGAGES		MARCHANDISES DIVERSES ET PETITS PAQUETS		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.	GROUPS DE FINANCES.
	au minimum, taxés par colis.	au poids, taxés par quintaux.	au minimum et taxe uniforme. — Nombre de colis.	par tonneaux.			
1851	78,188	113,967	»	1,274,403	1,249	7,642	139,201
1852	79,962	107,598	»	1,479,524	884	7,460	124,997
1853	83,650	109,909	134,927	1,840,700	1,145	8,481	109,171
1854	86,891	105,481	299,672	2,344,993	571	9,785	197,324
1855	92,810	117,144	369,996	2,715,489	445	13,243	205,845
1856	95,120	117,002	417,127	2,617,407	420	12,134	214,934
1857	95,089	121,396	460,307	2,837,944	359	14,953	282,800
1858	102,355	111,547	508,659	3,269,509	343	15,145	243,407
1859	106,851	108,357	549,803	3,397,211	348	18,934	343,295
1860	117,493	101,300	591,511	3,766,097	327	19,741	325,558

IX. — *Bagages, marchandises, équipages, chevaux et bestiaux, finances et valeurs.* — *Produits.* — Le tarif en vigueur au 1er janvier 1851, pour ce qui concerne les transports de bagages, avait été fixé par un arrêté royal du 22 mars 1842 : les prix de ce tarif étaient établis par 100 kilogrammes ; ils étaient de 6 centimes par quintal et par kilomètre, avec *minimum* de 50 centimes ; il était loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 20 kilogrammes ou un volume de 0m,50 sur 0m,25 et 0m,30. — Cette tarification a été maintenue par la loi du 12 avril 1851, sauf que la gratuité du transport a été étendue à tous les objets dont le poids n'excède pas 25 kilogrammes et à tous ceux qui peuvent être placés sous les bancs des voitures, quelles que soient, d'ailleurs, les dimensions des colis.

Au 31 décembre 1850, les tarifs applicables aux transports des marchandises remontaient au 5 novembre 1848 ; ils pouvaient se définir comme suit :

1° Les prix du tarif n° 1, pour les transports à *grande vitesse*, étaient fixés à 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue, et à 50 centimes une fois payés par expédition de 100 kilogrammes et au-dessous ; cette dernière taxe était perçue par dixième, de 10 en 10 kilogrammes, pour tout poids au-dessous du quintal ; — ces prix comprenaient les frais de la remise à domicile, qui était obligatoire pour l'administration.

2° Le tarif n° 2 réglait le transport des marchandises en général ; sa base variable était de 1 centime par 100 kilogrammes et par kilomètre.

3° Le tarif n° 3 s'appliquait à certains produits favorisés ; sa base variable était de 3 centimes par 100 kilogrammes et par lieue (fr. 0.006 par 100 kilogrammes et par kilomètre).

En outre, il était payé, pour les marchandises transportées aux conditions des tarifs nos 2 et 3 (tarifs de la *petite vitesse*), les taxes suivantes :

	fr. c.
Remise à domicile, par 100 kilogrammes	0 30
Chargement et déchargement, par 100 kilogrammes . .	0 15
Expéditions bureau restant, par 100 kilogrammes	0 10
Inscription et délivrance d'un bulletin	0 10

Ces prix ont été modifiés par un arrêté royal du 8 juin 1853. Voici quelles sont les bases fixées par cet arrêté ; elles étaient encore en vigueur au 31 décembre 1860, c'est-à-dire à la fin de la période qu'embrasse le présent travail :

Les petits paquets de 2 kilogrammes et moins étaient transportés au prix uniforme de 50 centimes par colis, à toute

distance, remise à domicile comprise. Les objets du poids de 2 à 10 kilogr. étaient transportés au prix de 3 centimes par kilogr. et par zone de 37.50 kilomètres (7 ½ lieues), plus 25 centimes de remise à domicile, avec fixation d'un *minimum* de 25 centimes pour la première et la deuxième zones, de 50 centimes pour la troisième et la quatrième zones, et de 75 centimes pour toutes les autres. En ajoutant 25 centimes pour remise à domicile, ces trois *minima* s'élevaient respectivement à 50 c., 75 c. et 1 franc.

Les marchandises d'un poids de 10 à 500 kilogrammes étaient transportées au prix de 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue (fr. 0.002 par 10 kilogrammes et par kilomètre), avec 40 centimes de frais fixes par expédition et 20 centimes de remise à domicile; — le *minimum* de la taxe était de 60 centimes, y compris 20 centimes pour remise à domicile.

Pour ce qui concerne les marchandises dont le poids excédait 500 kilogrammes, elles supportaient, d'abord, 20 centimes par expédition pour frais d'enregistrement (*taxe obligatoire*), 20 centimes, par expédition et par 100 kilogrammes, pour remise à domicile (*taxe facultative*), et 10 centimes, par quintal, pour frais de chargement et de déchargement (*taxe obligatoire*, sauf pour certains articles, telles que les marchandises en vrac ou non susceptibles d'être chargées avec d'autres, etc.). En outre, chaque tonne embarquée payait, en tout état de choses, une somme de 1 franc pour frais fixes; cette somme n'était pas proportionnelle au parcours; elle constituait une perception unique; elle était réduite à 50 centimes pour les transports de houilles, de minerais et d'autres marchandises, qui se faisaient en service mixte avec des chemins de fer en relation.

De plus, chaque tonne payait, suivant la classe du tarif à laquelle les objets appartenaient, soit 10 centimes, soit 8 centimes, soit 6 centimes, pour chaque kilomètre de parcours; toutefois, les tarifs étaient appliqués par demi-myriamètre ou par lieue de 5,000 mètres.

Il existait aussi une tarification du *cubage*, laquelle s'appliquait aux objets de toute classe, dont le volume présentait un poids moindre que celui correspondant à 200 kilogr. par mètre cube.

Enfin, l'on avait adopté une faculté d'*abonnement* ou de location de wagons, moyennant le payement d'une redevance fixe de 5 francs, par jour, pour chaque wagon de 5 tonnes, indépendamment des frais de traction, de station à station.

Pour les petits paquets, comme pour les petites et pour les grosses marchandises, il était perçu une taxe de 15 centimes par expédition et par 100 kilogrammes, si l'envoyeur requérait la *prise* à domicile.

Telle était la règle; il y avait été introduit différentes exceptions en faveur de certains transports déterminés; elle a aussi été modifiée profondément depuis le 1er janvier 1861, dans quelques-unes de ses dispositions. Mais nous n'avons pas à signaler ici les exceptions, ni à faire connaître des changements postérieurs à la date où s'arrête le présent travail.

Les bases des tarifs applicables aux transports des finances, des équipages, des chevaux et bestiaux, sont restées les mêmes pendant toute la période de 1851 à 1860; seulement, les frais d'enregistrement des équipages ont été portés de 10 à 20 centimes par expédition, à dater du 1er juillet 1853, et les 10 centimes exigés antérieurement, du même chef, pour les chevaux et bestiaux, ont été supprimés.

Le tarif pour le transport des *finances* divise le chemin de fer en zones de 5 lieues ou 25 kilomètres chacune; la taxe est de 25 centimes pour un group de 1,000 francs transporté dans dans la première zone, avec augmentation de 5 centimes pour chaque zone au delà de la première, plus 20 centimes de remise à domicile et éventuellement 15 centimes de prise à domicile.

Les *équipages* payent 6 francs de frais fixes, augmentés de 60 centimes de frais variables pour chaque kilomètre de parcours, sans compter une taxe obligatoire de 20 centimes par expédition, pour l'enregistrement.

Les *chevaux et bestiaux* payent :

1° A la grande vitesse (charge complète de wagon et transport par train ordinaire de voyageurs), une taxe calculée à raison de 6 francs de frais fixes et de 40 centim. par kilomètre de parcours;

2° A la petite vitesse :

A. 1re *classe.* — (1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons), 3 francs de frais fixes et 12 centimes par kilomètre de parcours;

B. 2e *classe.* — (2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons), 4 fr. 50 c. de frais fixes et 18 centimes de frais variables par kilomètre de parcours;

C. 3e *classe.* — (3 chevaux, 5 à 6 bœufs ou vaches, 1 wagon de petit bétail), 6 francs de frais fixes et 24 centimes de frais variables par kilomètre de parcours.

Indépendamment de ces prix, il est perçu une taxe fixe de 20 ce par expédition, pour la prise à domicile (taxe facultative).

Dans ces conditions, les recettes pour transports de bagages, de marchandises, d'équipages, de chevaux et bestiaux, de finances et valeurs, se sont élevées, pendant la période de 1851 à 1860, aux chiffres indiqués au tableau suivant :

ANNÉES.	BAGAGES.	MARCHANDISES DIVERSES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX et BESTIAUX.	FINANCES et VALEURS.	FRAIS ACCESSOIRES.	PRODUITS EXTRA-ORDINAIRES.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	694,798 46	6,788,172 57	81,750 30	148,909 43	72,124 52	92,553 14	179,537 63	8,054,843 76
1852.	647,792 24	7,886,722 11	60,388 50	146,055 33	76,804 85	99,889 27	161,203 40	9,048,945 70
1853.	626,588 24	9,248,675 38	57,279 35	177,055 89	76,221 82	142,166 22	201,020 07	10,768,006 97
1854.	600,223 13	11,494,532 84	34,586 60	208,158 74	124,054 60	757,129 47	215,074 62	13,127,760 00
1855.	661,937 36	12,174,023 58	25,540 60	284,561 75	123,947 97	852,855 33	301,680 64	14,424,577 23
1856.	614,475 44	11,864,547 24	24,355 30	247,084 95	121,933 96	915,529 78	358,896 34	14,146,823 04
1857.	627,043 24	12,598,157 49	21,703 80	293,180 53	142,496 20	972,874 31	422,837 28	15,078,292 85
1858.	556,392 64	14,227,682 08	18,173 20	289,708 18	144,465 53	1,046,502 62	536,568 93	16,819,463 15
1859.	549,707 31	14,685,424 97	19,334 50	343,468 31	165,588 81	1,075,772 02	520,561 42	17,359,857 34
1860	546,045 36	15,660,774 08	16,231 60	355,264 67	169,338 38	1,080,975 34	497,521 45	18,296,120 85

Toutefois, ces chiffres sont incomplets pour certaines années, en ce qu'ils ne comprennent pas la part de recette attribuée à la Compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt, pour la période du 1er juillet 1853 au 31 décembre 1856.

La comparaison des résultats de 1860 à ceux de 1850 s'exprime en ces termes :

TRANSPORTS OU PRODUITS.	RECETTE DE 1850.	RECETTE DE 1860.	DIFFÉRENCE en 1860 COMPARATIVEMENT à 1850.	RAPPORT DE LA DIFFÉRENCE A LA RECETTE de 1850.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	P. %
Bagages	618,915 99	516,015 36	— 102,900 63	— 16
Marchandises	6,658,150 62	15,660,774 08	+ 9,002,623 46	+ 135
Équipages	88,828 80	16,231 60	— 72,597 20	— 82
Chevaux et bestiaux	133,517 00	355,264 67	+ 221,747 67	+ 174
Finances et valeurs	58,244 57	169,338 38	+ 111,093 81	+ 191
Frais accessoires	82,252 07	1,080,975 31	+ 998,723 24	+ 1,214
Produits extraordinaires	283,262 12	497,521 45	+ 214,259 33	+ 76
Totaux. . .	7,923,171 17	18,296,120 85	10,372,949 68	+ 123

Ainsi, l'accroissement est de 123 p. % sur l'ensemble; il atteint même 1,214 p. % en ce qui concerne les frais accessoires; mais ce qui est, au point de vue du montant de la recette, beaucoup plus important, c'est l'augmentation de 135 p. % constatée en ce qui touche les produits du transport des marchandises de toute espèce. A elle seule, cette augmentation représente environ les 9 dixièmes de l'augmentation totale (9,002,623 fr. 46 c. sur 10,372,949 fr. 68 c.).

Les *grosses marchandises* ont produit, en 1860, 13,885,635 fr. 29 c., non compris les *frais accessoires;* cette somme équivaut à 46.90 p. % de la recette générale de l'exploitation; la part des produits des transports de voyageurs est seulement de 38.20 p. %, ainsi que nous l'avons dit plus haut.

Le résultat obtenu en ce qui concerne les *grosses marchandises* est d'autant plus satisfaisant que l'accroissement est continu. Sauf en 1856, il n'a pas été interrompu, une seule année, pendant toute la période décennale de 1851-1860; on peut ajouter qu'il s'est maintenu en 1861 et qu'il persiste en 1862. — Cependant, le parcours moyen fléchit d'une manière constante : il était, en 1850, de 56.7 kilomètres par tonne embarquée, et, en 1860, on le voit descendre à 43.38 kilomètres; il était même tombé à 36.61 en 1857. La progression de la recette provient donc de l'augmentation dans le mouvement : en 1850, les wagons du chemin de fer administré par l'État belge n'ont transporté que 1,238,886 tonnes de grosses marchandises, tandis qu'ils en ont transporté 3,678,002 en 1860; d'où une différence de 2,439,116 tonnes ou 196.88 p. %. Le nombre de *tonnes-kilomètres* transportées en 1860 est plus que double de celui qui avait été compté pour 1851.

Le tableau suivant donne, au surplus, la mesure exacte de ces différents mouvements pour les années 1851 à 1860 :

ANNÉES.	NOMBRE de TONNES EMBARQUÉES.	Tonnes-kilomètres.	PARCOURS MOYEN. — KILOMÈTRES.
1851	1,247,847	71,640,430	57.4
1852	1,454,919	72,018,490	49.5
1853	1,798,020	84,956,445	47.7
1854	2,285,390	103,985,245	45.5
1855	2,649,494	111,302,845	42.0
1856	2,545,206	115,459,834	45.36
1857	2,783,076	101,909,806	36.61
1858	3,190,361	147,529,760	46.24
1859	3,314,745	152,899,477	46.12
1860	3,678,002	159,538,060	43.38

Plusieurs se sont demandé comment il se fait que le chemin de fer de l'État belge produise relativement moins que certaines lignes qui cependant ne transportent pas un tonnage aussi considérable que celui auquel ce chemin est parvenu. La dernière

colonne du tableau qui précède répond, en partie, à cette question : la faiblesse des parcours est une des causes de l'infériorité comparative des recettes; la modération des tarifs en est une seconde.

Il est intéressant, sous divers rapports, de connaître la nature des grosses marchandises expédiées par les chemins de fer du Gouvernement belge; le tableau suivant fournit ce renseignement, pour l'année 1860, dans la limite de ce qui est praticable. — Le chiffre le plus saillant de ce tableau est celui qui représente la quantité de *houille* transportée, quantité qui se traduit par 1,656,237.8 tonnes, correspondant à 45.03 p. °/₀ de tout le poids embarqué. Viennent ensuite les minerais (9.53 p. °/₀), les céréales (5.25 p. °/₀), le coke (2.62 p. °/₀), les bois de construction (2.60 p. °/₀), la fonte brute et la mitraille (2.28 p. °/₀); tous les autres articles dénommés dans la statistique ne vont même pas à 2 p. °/₀ chacun du tonnage général.

Le mouvement de chaque trimestre est, d'ailleurs, indiqué séparément; il est à regretter que ces renseignements n'aient pas été recueillis pour les années antérieures à 1860; à l'avenir, ils seront fournis pour chaque exercice.

Statistique des transports de grosses marchandises (1860).

NATURE DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.					PROPORTION p. °/₀ relativement au mouvement total.
	1er.	2e.	3e.	4e.	TOTAL.	
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
Bois de construction	17,738.4	26,205.4	27,387.7	24,325.1	95,656.6	2.60
Bières	1,514.9	2,940.0	3,584.0	1,697.9	9,736.8	0.26
Boissons distillées	3,657.4	3,383.5	2,545.0	2,846.3	12,432.2	0.34
Céréales	54,293.4	55,037.7	41,680.6	41,867.6	192,879.3	5.25
Chaux	9,290.2	14,305.5	12,581.7	9,167.3	45,344.7	1.23
Clous	4,755.0	3,788.8	4,459.5	1,477.3	14,480.6	0.39
Coke	25,337.6	21,693.0	19,131.0	30,099.8	96,261.4	2.62
Cuirs et peaux	4,500.6	3,442.3	5,306.2	4,500.7	17,749.8	0.48
Denrées coloniales	9,604.8	7,393.0	5,445.3	7,830.1	30,273.2	0.82
Engrais	3,911.5	3,902.3	3,812.3	11,434.8	23,060.9	0.63
Fers ouvrés	15,384.9	18,280.9	17,646.3	16,032.9	67,345.0	1.83
Fils de lin, de laines et autres	5,050.3	4,588.0	4,706.7	4,675.7	19,020.7	0.52
Fonte brute et mitraille	19,526.1	19,871.1	21,924.5	22,490.8	83,812.5	2.28
Houille	426,852.1	371,085.2	392,174.7	466,125.8	1,656,237.8	45.03
Huile	6,699.5	5,468.8	6,151.3	4,971.8	23,291.4	0.64
Manufactures et tissus	4,990.3	6,151.7	5,911.0	6,036.1	23,089.1	0.63
Mécaniques	3,680.7	5,583.1	5,469.0	4,208.8	18,941.6	0.51
Minerais	74,127.5	90,474.6	100,039.1	86,022.7	350,663.9	9.53
Pavés, moellons et pierres brutes	10,882.0	18,543.9	19,729.7	18,203.5	67,359.1	1.83
Pierres taillées	11,382.8	18,027.4	19,355.0	13,052.5	61,817.7	1.68
Terres et sables	6,346.5	11,262.8	9,980.0	8,304.6	35,893.9	0.97
Verres à vitre	8,836.2	7,634.2	7,621.2	7,577.1	31,668.7	0.86
Vins	4,319.6	7,064.1	1,919.2	3,280.5	15,583.4	0.42
Zinc en saumons et en plaques	5,504.6	3,509.9	6,033.6	7,334.7	23,382.8	0.64
TOTAUX des marchandises dénommées	738,186.9	729,637.2	744,294.6	803,564.4	3,015,683.1	81.99
— — non dénommées	143,061.1	147,962.8	147,468.4	223,826.6	662,318.9	18.01
TOTAUX GÉNÉRAUX	881,248.0	877,600.0	891,763.0	1,027,391.0	3,678,002.0	100.00

X. — *Produits indirects du chemin de fer.* — Le tableau des recettes et des dépenses du chemin de fer de l'État, inséré aux pages 48 et 49 du présent travail, comprend, entre autres, parmi les recettes, des sommes renseignées comme constituant les produits indirects du railway. Ces sommes représentent : les droits de magasin pour les marchandises déposées, sous le régime d'entrepôt, dans le hangar situé au quai Nord du petit bassin à Anvers, lequel hangar a été construit au moyen de fonds destinés à l'établissement du chemin de fer; — le prix de location des terrains restés disponibles après la construction du railway; — le prix de location des buffets-restaurants, d'herbages, etc.; — l'argent confié aux transports et non réclamé; — le prix de vente de terrains empris et aliénés ensuite; — le prix de vente de mobilier et de matériel hors d'usage, d'objets trouvés dans les dépendances du chemin de fer et dont les propriétaires sont restés inconnus; — le prix de vente d'arbres, de plantations, d'herbages et de marchandises abandonnées à l'administration; — le prix de location de bâtiments; l'excédant de droits d'encan sur frais d'adjudication, etc., etc.

Toutes ces ressources n'ont pas une grande importance; la plupart d'entre elles sont, d'ailleurs, très-variables. Si on les indique ici, c'est principalement afin de bien déterminer la nature des ***produits indirects*** figurant dans les comptes annuels des recettes.

Le tableau suivant donne le relevé détaillé des produits dont il s'agit, pour chacune des années 1851 à 1860; on y remarquera que le prix de la location des buffets-restaurants s'élève à environ 30,000 francs annuellement, et que c'est là un des revenus indirects dont le chiffre a le plus de fixité, parmi ceux que l'on a en vue dans le présent paragraphe.

NATURE DES PRODUITS.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Droit de magasin au hangar d'Anvers.	9,023 00	5,376 05	14,384 00	20,493 08	9,317 78	7,082 67	9,300 02	30,327 40	29,222 11	17,910 02
Location de terrains réservés. . . .	8,870 02	19,325 77	17,573 04	18,872 09	19,814 29	10,135 27	10,423 68	11,178 19	10,317 24	9,612 12
— de buffets-restaurants . .	12,226 37	27,021 87	25,815 60	26,738 65	28,236 65	28,323 15	26,870 90	28,145 63	29,435 58	30,328 75
— d'herbages.	8,918 15	» »	» »	» »	» »	12,508 15	12,088 32	16,259 05	9,425 30	11,307 30
— de vidanges.	596 50	612 50	592 50	577 00	647 50	833 00	813 00	919 00	1,961 00	1,984 00
Argent non réclamé	87 79	» »	» »	» »	» »	615 75	228 60	2,089 81	673 46	992 96
Vente de terrains	25,556 17	2,784 78	775 00	4,533 22	9,130 30	6,385 50	18,709 18	43,188 48	39,003 13	34,044 32
— de mobilier et de matériel hors d'usage.	3,988 25	5,749 35	2,997 20	5,371 80	4,962 50	14,526 40	13,203 70	2,154 50	2,893 70	199 00
— d'objets trouvés et non réclamés.	2,185 62	6,625 47	3,498 57	3,493 57	3,705 40	1,156 20	5,119 70	4,174 50	3,779 40	3,429 80
— d'arbres, plantations et herbages.	3,450 25	3,954 55	5,090 00	4,944 60	47,543 25	51,189 50	12,884 50	7,130 55	8,849 11	3,975 50
— de marchandises abandonnées à l'administration	174 70	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Location de bâtiments	» »	» »	» »	» »	» »	» »	355 00	374 84	241 67	3,759 00
Excédant de droits d'encan sur frais d'adjudication	401 84	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
TOTAUX . .	75,478 66	71,447 34	70,722 91	85,024 04	123,354 67	132,755 59	109,996 60	145,938 65	135,801 70	117,542 77

XI. — *Dépenses d'exploitation.* — Les dépenses de l'exploitation se sont élevées, en 1850, à la somme de 9,182,518 fr. 18 c.; celles de 1860 atteignaient 14,246,579 fr. 71 c., à la clôture du budget de cet exercice : la différence est de 5,064,061 fr. 53 c., ou environ 55 p. °/₀ de la dépense de 1850. Comparativement à 1851, l'année 1860 accuse même une augmentation de 5,395,826 fr. 53 c., soit, en chiffres ronds, 5,400,000 francs. — On doit signaler notamment : un accroissement de 1,578,000 fr. dans les dépenses de combustibles et de fournitures, d'entretien et de renouvellement du matériel; une augmentation de 710,000 francs pour les salaires des ouvriers de la traction et de l'arsenal, de 665,000 francs pour les travaux de la voie (billes, rails et accessoires, etc.), de 643,000 francs pour les salaires des ouvriers du service des transports, de 635,000 fr. pour le camionnage, les pertes et avaries, de 544,000 francs pour les salaires des ouvriers de la route, de 457,000 francs pour les traitements du personnel des fonctionnaires et employés. — On voit que toutes ces augmentations de dépenses sont la conséquence inévitable d'un accroissement de travail, et cet accroissement de travail provient lui-même : d'une part, du développement donné à l'étendue des lignes exploitées, par suite de l'adjonction des sections de Dendre-et-Waes, de Bruxelles à Gand, par Alost, et de Mons à Manage; d'autre part, de la progression extraordinaire remarquée dans le mouvement du trafic.

L'accroissement de la dépense, quand il se produit dans de semblables conditions, doit être désiré plutôt que redouté. Il importe bien moins, en effet, de dépenser peu que de dépenser sagement et à propos.

Il est à noter, d'ailleurs, que si les recettes continuent de s'élever chaque année, il n'en est pas de même des dépenses : celles-ci s'élevaient à 14,810,676 fr. 75 c. en 1856, c'est-à-dire

pour une année dont les résultats financiers ont marqué certain ralentissement dans la recette nette obtenue; les dépenses de 1857, de 1858 et de 1859, étaient aussi supérieures à celles de 1860, bien que les produits bruts de ce dernier exercice fussent beaucoup plus considérables que ceux de tous les exercices antérieurs. Cela ne tient pas, il faut le reconnaître, uniquement à l'économie apportée dans la dépense; cela doit être attribué, en partie du moins, à ce que la voie et le matériel exigent parfois moins de réparations ou de travaux d'entretien pendant certaines années où le travail est cependant plus actif; cela provient, en outre, de ce que les objets nécessaires à l'exploitation, soumis aux fluctuations des transactions commerciales, coûtent tantôt plus tantôt moins, suivant la situation des marchés.

Quoi qu'il en soit, d'ailleurs, voici un relevé des dépenses de l'exploitation pendant les années 1851 à 1860 :

NATURE DE LA DÉPENSE.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
1° *Administration générale.*	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	(1) 1,123,628	(1) 1,000,729	26,712	32,077	102,378	146,877	76,597	76,890	77,444	80,326
Salaires d'ouvriers	17,432	16,789	28,159	29,291	30,402	25,723	46,393	51,646	52,816	53,135
Fournitures de bureau, etc.	167,448	138,286	200,217	181,993	170,000	214,452	199,973	202,790	229,187	229,928
Primes aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service	31,611	97,226	45,265	82,613	87,397	94,018	60,566	66,093	69,823	71,353
Subsides à la caisse de secours des ouvriers de l'administration	»	»	10,000	10,000	10,000	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000
2° *Service de l'entretien des routes et des stations.*										
Traitements et indemnités, etc.	»	»	167,358	176,758	178,856	184,550	211,336	211,325	218,000	232,123
Salaires d'ouvriers	1,120,000	1,124,270	1,257,061	1,229,399	1,267,144	1,505,762	1,607,158	1,619,841	1,673,630	1,664,198
Travaux et fournitures	697,684	476,814	556,425	437,904	555,437	584,762	580,578	642,698	672,994	717,793
Fournitures de billes, rails, etc.	789,181	774,513	1,001,645	1,349,655	1,372,630	1,695,497	1,693,750	1,666,064	1,456,391	1,451,178
3° *Service de locomotion et d'entretien du matériel.*										
Traitements et indemnités, etc.	»	»	104,610	118,053	117,759	129,658	180,623	191,465	194,999	199,478
Salaires d'ouvriers	1,494,636	1,553,393	1,463,937	1,534,829	1,744,306	1,826,253	1,880,698	2,056,897	2,149,476	2,204,656
Fournitures et entretien du matériel, combustibles	2,046,298	1,994,604	2,349,897	3,227,382	4,473,684	5,197,285	4,718,623	4,568,558	4,347,930	3,913,417
Renouvellement d'une partie du matériel hors d'usage	289,067	290,955	»	»	»	»	»	»	»	»
Indemnités aux sociétés concessionnaires du chef de la location de leurs wagons	»	»	156,406	271,557	175,422	143,584	160,971	86,168	34,593	3,730
4° *Service des transports.*										
Traitements et indemnités, etc.	»	»	771,506	801,000	808,490	916,251	934,409	978,526	1,009,826	1,039,762
Salaires d'ouvriers	770,326	835,687	977,897	1,109,563	1,256,009	1,305,350	1,358,357	1,322,495	1,377,376	1,413,952
Indemnités pour pertes et avaries, camionnage, etc.	264,862	355,083	475,022	587,706	715,386	796,674	837,599	883,757	876,603	900,464
5° *Service de la régie.*										
Traitements et indemnités	35,080	35,081	36,424	35,791	36,491	36,496	36,600	38,599	38,600	38,600
Matériel	3,500	3,197	2,928	3,500	3,489	3,498	3,500	3,499	3,500	3,500
TOTAUX	8,850,753	8,696,624	9,631,469	11,219,067	13,075,280	14,840,677	14,508,031	14,687,319	14,503,188	14,246,580

Les dépenses annuelles de l'exploitation se répartissent, comme on le voit, en cinq groupes ou catégories différentes : l'administration générale, l'entretien des routes et des stations, la locomotion et l'entretien du matériel, les transports et la perception, enfin la régie. — En examinant séparément les dépenses dont l'ensemble forme chacun de ces cinq groupes, on constate qu'il s'est produit, sur presque tous les points, une augmentation considérable depuis 1855 jusqu'en 1860; il n'est

(1) Tous les services réunis.

pas possible de remonter jusqu'à 1850 ou même jusqu'à 1851, dans la comparaison, parce que le budget de ces deux années contenait une allocation unique pour le personnel de tous les services, tandis qu'à partir de 1853 des allocations spéciales ont été ouvertes pour les fonctionnaires et employés attachés respectivement à l'administration générale, aux voies et travaux, à la traction et à l'arsenal, au mouvement et au trafic; la régie n'a pas cessé, même en 1850 et 1851, d'avoir des crédits distincts pour ses besoins, et la dépense de ce service ne s'est pas accrue de plus de 2,200 francs, de 1850 à 1860.

Pour 1853 comparé à 1860, on constate les augmentations dont voici l'indication : 104,000 francs pour l'administration générale, 1,086,000 francs pour les routes et les stations, 2,246,000 francs pour la locomotion et le matériel roulant, 1,176,000 francs pour les transports et la perception, 3,000 fr. pour la régie, et enfin 4,615,000 francs pour l'ensemble.

La plus grosse part de la dépense est absorbée par le service de la traction et du matériel; cette part équivaut, pour 1860, à 44.37 p. %, de tous les frais d'exploitation réunis. Ce tantième proportionnel a même atteint 49.57 p. %, en 1855; depuis cette dernière année, il a progressivement diminué, à cause de la réduction apportée dans la dépense de combustible pour la traction des convois. — Vient, en second lieu, la dépense des voies et travaux, qui, en 1860, figure pour 28.56 p. %, dans la dépense totale; le service du mouvement et du trafic ne prélève que 24.19 p. %, — l'administration générale, 2.59 p. %, et la régie, 0.29 p. %.

Cette répartition est indiquée, pour chaque année de la période de 1851-1860, dans le tableau suivant, où l'on trouvera le relevé des dépenses propres à chacun des cinq groupes mentionnés ci-dessus, ainsi que l'expression du rapport respectif de ces dépenses à l'ensemble des frais occasionnés par l'exploitation.

On remarquera que ces chiffres diffèrent, en quelques points, de ceux qui sont inscrits dans les comptes rendus remis annuellement aux Chambres législatives, en exécution de l'article 6 de la loi du 1er mai 1834; la différence provient de ce que les comptes rendus, publiés avant la clôture des budgets, ne renseignent et ne peuvent renseigner que des dépenses approximatives.

Le tableau suivant, de même que tous les tableaux du présent travail où il est question des dépenses, ne contient que des chiffres définitifs, puisés dans les budgets de l'État jusques et y compris celui de 1860. On s'est aussi appliqué, en dressant les tableaux précités, de toujours rattacher la dépense à l'année à laquelle elle appartient en réalité, quelle que fût l'époque où le payement a eu lieu : ainsi, une dépense de 1856, soldée en 1860, ne figure pas dans le compte de 1860, mais dans le compte de 1856; c'est le seul moyen de laisser à chaque exercice la dépense qui lui est propre et de maintenir la vérité dans les comptes, notamment au point de vue de l'appréciation des résultats obtenus.

ANNÉES.	DÉPENSE TOTALE.	ADMINISTRATION GÉNÉRALE.		ENTRETIEN DES ROUTES ET DES STATIONS. — (Voies et travaux.)		LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL. — (Traction et arsenal.)		TRANSPORTS ET PERCEPTION. — (Mouvement et trafic.)		RÉGIE.	
		SOMMES DÉPENSÉES.	RAPPORT à la dépense totale.	SOMMES DÉPENSÉES.	RAPPORT à la dépense totale.	SOMMES DÉPENSÉES.	RAPPORT à la dépense totale.	SOMMES DÉPENSÉES.	RAPPORT à la dépense totale.	SOMMES DÉPENSÉES.	RAPPORT à la dépense totale.
	fr. c.	fr. c.	P. %.	fr. c.	P. %.	fr. c.	P. %.	fr. c.	P. %.	fr. c.	P. %.
1851 . . .	8,850,753 48	1,308,507 86	14.79	2,606,865 36	29.46	3,830,001 14	43.27	1,066,798 79	12.05	38,580 03	0.43
1852 . . .	8,696,624 41	1,155,803 74	13.29	2,375,597 12	27.32	3,838,949 76	44.14	1,287,995 67	14.81	38,278 12	0.44
1853 . . .	9,631,468 82	265,387 34	2.75	2,982,489 45	30.96	4,074,849 80	42.30	2,269,690 55	23.58	39,054 98	0.41
1854 . . .	11,219,066 83	253,360 88	2.26	3,193,713 51	28.47	5,151,824 00	45.92	2,580,881 16	23.00	39,290 19	0.35
1855 . . .	13,075,280 29	302,780 04	2.32	3,374,067 79	25.80	6,481,174 16	49.57	2,877,284 95	22.00	39,979 34	0.31
1856 . . .	14,810,676 75	384,042 50	2.59	3,967,571 07	26.79	7,296,779 20	49.27	3,122,289 74	21.08	39,994 27	0.27
1857 . . .	14,508,031 08	322,963 43	2.23	4,093,121 27	28.21	6,940,915 08	47.84	3,110,931 69	21.44	40,099 61	0.28
1858 . . .	14,687,319 34	331,338 23	2.26	4,139,927 62	28.19	6,903,087 89	47.00	3,270,870 53	22.27	42,098 07	0.28
1859 . . .	14,503,187 74	359,446 82	2.48	4,021,014 67	27.72	6,726,998 12	46.39	3,353,528 16	23.12	42,099 97	0.29
1860 . . .	14,246,579 71	369,389 25	2.59	4,068,291 05	28.56	6,321,280 77	44.37	3,445,518 70	24.19	42,099 94	0.29

XII. — *Comparaison des recettes et des dépenses.* — Il ne serait pas possible de déterminer, au moyen des seuls éléments que comprennent les §§ VI à XI, la part revenant au Trésor public dans les produits du chemin de fer de l'État, parce que les recettes indiquées comprennent, en même temps, les sommes payées soit à la Compagnie de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt, soit à la Société de Dendre-et-Waes. En faisant abstraction de ces deux dernières parts, on aurait trouvé que les sommes perçues par le Trésor national, de 1851 à 1860, du chef des opérations du railway administré par le Gouvernement, se sont élevées, en totalité, à 225,808,268 fr. 50 c., pour l'exploitation proprement dite, c'est-à-dire en laissant de côté le montant des produits indirects qui font l'objet du § X ci-dessus; les dépenses d'exploitation, qui sont supportées en entier par l'État, forment, pour la même période, un total de 124,228,988 fr. 15 c.; de sorte qu'il s'est réalisé un excédant de recettes qui, pour les dix années réunies, représente 99,579,280 fr. 35 c.

L'année la plus fructueuse a été 1860; ses comptes soldent par un boni de plus de 13,500,000 francs; 1859 avait donné

11,800,000 francs ; 1858 avait apporté 10,900,000 francs. — Dès 1854, on avait atteint une recette *nette* de 10,500,000 fr. (sauf, bien entendu, à assurer le payement des intérêts et à couvrir l'amortissement des capitaux de premier établissement); mais, en 1855, on était descendu à 10.200,000 francs : on était même tombé à 8,300,000 francs, en 1856. Ces chutes successives ont été expliquées plus haut, lorsque nous avons jeté un coup d'œil rapide sur toutes les opérations du chemin de fer, depuis 1835 jusqu'à la fin de 1860. — Mais une reprise s'est opérée à partir de 1857, et l'amélioration n'a plus cessé d'aller en augmentant sous un double rapport : la recette s'est accrue dans des proportions surprenantes et les frais d'exploitation ont, en même temps, diminué ; la dépense de 1860 reste de 564,000 francs au-dessous de celle de 1856.

Ces observations se saisiront plus aisément et se compléteront d'elles-mêmes par l'examen du tableau qui va suivre et qui contient la comparaison des recettes et des dépenses de 1851 à 1860, pour ce qui concerne la *part de l'État*.

ANNÉES.	RECETTES au PROFIT DE L'ÉTAT.	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	Surplus de la recette sur la dépense (au profit de l'État).
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	15,885,488 47	8,850,753 18	7,034,735 29
1852	16,913,207 54	8,696,624 41	8,216,583 13
1853	19,070,468 26	9,631,468 82	9,438,999 44
1854	21,767,885 59	11,219,066 83	10,548,818 76
1855	23,308,678 99	13,075,280 29	10,233,398 70
1856	23,154,116 48	14,810,676 75	8,343,439 73
1857	23,998,536 61	14,508,034 08	9,490,502 53
1858	25,594,919 93	14,687,319 34	10,907,600 59
1859	26,313,346 93	14,503,187 74	11,810,159 19
1860	27,801,619 70	14,246,579 71	13,555,039 99

Mais les indications de ce tableau sont insuffisantes, précisément parce qu'il ne comprend qu'une partie des recettes effectuées. Si l'on y ajoutait les sommes remises aux deux compagnies dont le Gouvernement exploite les lignes en même temps que les siennes propres, on constaterait que l'excédant des produits sur les dépenses ne s'arrête pas à 99,579,280 fr. 35 c., pour les dix années de 1851 à 1860, ainsi qu'il a été dit : cet excédant atteint 111,299,878 fr. 07 c., les deux sociétés prémentionnées ayant touché ensemble 11,720,597 fr. 72 c.

Au surplus, c'est la recette totale, y compris les parts desdites sociétés, qui doit seule être prise pour base de l'appréciation des faits posés et de leurs conséquences financières.

Cette appréciation, pour se traduire en chiffres, procède ordinairement sur les résultats ramenés à l'unité de longueur ou au kilomètre : quelles ont été respectivement la recette moyenne et la dépense moyenne par kilomètre de chemin de fer exploité? — Or, la recette moyenne, qui ne dépassait pas 26,061 fr. 54 c. en 1851, monte à 39,627 fr. 83 c. en 1860 ; — la dépense moyenne était de 14,161 fr. 20 c. en 1851 ; elle est de 19,071 fr. 72 c. pour 1860. Ainsi, tandis que la recette moyenne s'est améliorée à concurrence de 52.05 p. %, l'accroissement est resté à 34.67 p. % en ce qui concerne la dépense moyenne, ce qui a augmenté de 72.74 p. % le montant de la recette nette ; en d'autres termes, l'excédant de la recette sur la dépense se calcule, par kilomètre de route exploité, à 11,900 fr. 34 c. pour 1851 et à 20,556 fr. 11 c. pour 1860 ; l'écart est donc de 8,655 fr. 77 c.

Le rapport de la dépense à la recette brute est aussi l'objet des recherches attentives de tous ceux qui s'occupent de l'étude des chemins de fer. Or, sous ce rapport, les dix années qui forment la période de 1851 à 1860 offrent, pour ce qui concerne le railway exploité par l'État belge, des variations très-sensibles : parti de 54.33 p. %, en 1851, le rapport indiqué est descendu à 50.46 p. % en 1852 et à 48.90 p. % en 1853 ; — mais il s'est relevé à 49.49 p. % en 1854, à 53.34 p. % en 1855, pour atteindre 60.26 p. % en 1856 ; — puis, il est redescendu de nouveau, savoir : à 56.87 p. % en 1857, à 53.84 p. % en 1858, à 51.64 p. % en 1859 et à 48.13 p. % en 1860 ; c'est ce dernier tantième proportionnel qui est le moins élevé des dix.

Ainsi, dans l'ensemble, il s'est produit trois mouvements alternatifs : amélioration de 1851 à 1853, aggravation de 1854 à 1856, retour à l'amélioration, avec progrès, de 1857 à 1860.

Le tableau suivant résume les données qui précèdent ; c'est un des plus intéressants de tous ceux que comprend le présent travail :

ANNÉES.	MONTANT DES RECETTES AU PROFIT DE L'ÉTAT.	MONTANT DES RECETTES AU PROFIT DES COMPAGNIES de Landen à Hasselt, Tournay à Jurbise et Dendre-et-Waes.	MONTANT TOTAL DES RECETTES.	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.	RECETTE NETTE.	NOMBRE de kilomètres exploités, en moyenne.	RECETTE MOYENNE par kilomètre exploité.	DÉPENSE MOYENNE par kilomètre exploité.	EXCÉDANT de la recette sur la dépense par kilomètre exploité.	RAPPORT de la dépense à la recette brute. (1)
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.		fr. c.	fr. c.	fr. c.	p. %
1851	15,885,488 47	402,976 40	16,288,464 87	8,850,753 18	7,437,711 69	625	26,061 54	14,161 20	11,900 34	54.33
1852	16,913,207 54	424,031 15	17,337,238 69	8,696,624 41	8,640,614 28	625	27,739 58	13,914 60	13,824 98	50.46
1853	19,070,468 26	607,760 64	19,678,228 90	9,631,468 82	10,046,760 08	631	31,185 78	15,263 82	15,921 96	48.90
1854	21,767,885 59	899,853 64	22,667,739 23	11,219,066 83	11,448,672 40	637	35,586 45	17,612 35	17,972 80	49.49
1855	23,308,678 99	1,201,437 75	24,510,116 74	13,075,280 29	11,434,836 45	652	37,592 20	20,054 11	17,538 09	53.34
1856	23,154,116 48	1,425,091 20	24,579,207 68	14,810,676 75	9,768,530 93	713	34,473 28	20,772 54	13,700 74	60.26
1857	23,998,536 61	1,509,080 71	25,507,617 32	14,508,034 08	10,999,583 24	742	35,825 30	20,376 45	15,448 85	56.87
1858	25,594,919 93	1,683,006 08	27,277,926 01	14,687,319 34	12,590,606 67	727	37,521 22	20,202 64	17,318 58	53.84
1859	26,313,346 93	1,767,652 77	28,080,999 70	14,503,187 74	13,577,811 96	746	37,642 09	19,441 27	18,200 82	51.64
1860	27,801,619 70	1,800,374 68	29,601,994 38	14,246,579 71	15,355,414 67	747	39,627 83	19,071 72	20,556 11	48.13

(1) Les tantièmes proportionnels indiqués dans cette colonne diffèrent quelque peu de ceux qui figurent à la page 51 ci-dessus; cela provient de ce que ces derniers sont calculés sur des nombres *ronds*, pour la recette et la dépense, tandis que les tantièmes compris au tableau de la présente page sont calculés sur les chiffres *exacts* du produit et de la dépense.

XIII. — *Matériel des transports.* — *Nombre des voitures et des wagons.* — Les voitures et les wagons affectés au service des transports sur les chemins de fer se divisent en trois catégories distinctes, selon la nature des expéditions auxquelles ils sont plus spécialement employés : voitures à voyageurs, — wagons divers pour l'usage de l'exploitation ou des administrations de la poste et des prisons, — matériel à marchandises. — Ces trois catégories se subdivisent en 28 espèces de véhicules : 6 pour le premier groupe, 8 pour le deuxième et 14 pour le troisième.

Au 1er janvier 1851, l'exploitation du chemin de fer de l'État disposait de 1,022 voitures à voyageurs : 196 diligences, 236 chars-à-bancs, 361 wagons couverts, 83 wagons découverts, 15 voitures mixtes, y compris les *américaines*, 131 wagons pour bagages et articles de messagerie. Dix ans plus tard, c'est-à-dire au 31 décembre 1860, le nombre total s'élevait à 1,202 voitures, ce qui représente un accroissement de 180 véhicules; — il y avait *en plus*, 59 diligences, 22 wagons couverts, 26 voitures mixtes et 98 wagons à bagages ou pour articles de messagerie; par contre, il existait *en moins*, 6 chars-à-bancs et 19 wagons découverts (1). — La situation arrêtée au 1er janvier 1861 donne 1.609 voiture à voyageurs par kilomètre exploité, en comptant les wagons pour bagages et pour articles de messagerie parmi les voitures à voyageurs; ces wagons déduits, la proportion de 1.609 s'abaisserait à 1.302. A la date du 1er janvier 1851, la moyenne correspondant à celle-ci (1.302) ressortait à 1.425; d'où l'on peut conclure que le *nombre* des voitures à voyageurs, rapporté au kilomètre de chemin exploité, a baissé de 0.123 pendant la période décennale. Il est à remarquer, toutefois, que la capacité des véhicules a été agrandie durant cette même période et, notamment, que les voitures mixtes ne peuvent entrer, *pour leur nombre*, dans le calcul de la place offerte; — il est à regretter que les éléments fassent défaut pour préciser quelle était, aux deux époques comparées, soit en 1851 et en 1860, la quantité réelle de personnes qui pouvaient, toutes les voitures étant au complet, être transportées par le chemin de fer de l'État.

La deuxième catégorie des véhicules employés comprend les bureaux ambulants pour le service de la poste aux lettres, les voitures cellulaires pour le transport des détenus, les wagons de secours pour les remises, les wagons à freins pour les plans inclinés, les wagons pour le transport du coke, ceux qui servent au transport des matériaux nécessaires à l'entretien de la route, et enfin ceux dont les ateliers de l'administration font usage. Au 1er janvier 1851, ces voitures étaient au nombre de 377; de 1851 à 1860, il en est entré 138 en service, ce qui portait à 515 le nombre existant au 1er janvier 1861. L'accroissement comprend, entre autres, 66 wagons pour le transport du coke, 30 petits wagons pour l'entretien de la route, 22 bureaux ambulants, 18 wagons pour le service des ateliers. Les wagons à coke n'étaient plus qu'au nombre de 81 en 1856; depuis lors ce nombre s'est plus que doublé : on le voit parvenu à 179 au 31 décembre 1860.

ÉPOQUES.	SERVICE DES VOYAGEURS.							SERVICES DIVERS.								
										WAGONS						
													pour l'entretien de la route.			
	DILIGENCES.	CHARS-À-BANCS.	WAGONS COUVERTS.	WAGONS DÉCOUVERTS.	VOITURES MIXTES, y compris les voitures américaines.	WAGONS POUR BAGAGES et articles de messagerie.	TOTAUX.	BUREAUX AMBULANTS pour le service de la poste.	VOITURES CELLULAIRES.	DE SECOURS pour les remises.	À FREIN pour les plans inclinés.	POUR LE TRANSPORT du coke.	GRANDS.	PETITS.	POUR LE SERVICE des ateliers.	TOTAUX.
Au 1er janvier 1851	196	236	361	83	15	131	1,022	22	6	21	17	113	46	133	19	377
— 1852	202	241	361	83	15	143	1,045	28	8	21	14	113	38	136	17	375
— 1853	208	247	368	83	15	153	1,074	30	8	21	20	110	39	136	10	374
— 1854	213	247	359	83	15	170	1,087	40	8	21	21	108	44	136	12	390
— 1855	207	227	350	83	15	175	1,057	39	8	22	21	104	43	142	32	411
— 1856	207	222	338	79	13	186	1,045	39	8	22	21	81	42	142	30	385
— 1857	207	222	328	76	12	186	1,031	39	8	25	21	119	39	159	30	440
— 1858	221	221	323	75	12	239	1,091	39	8	27	21	191	39	159	30	514
— 1859	245	233	316	71	22	250	1,137	40	8	29	21	190	38	159	30	515
— 1860	260	232	383	71	42	227	1,215	43	8	29	22	180	34	163	32	511
— 1861	255	230	383	61	44	229	1,202	44	7	29	22	179	34	163	37	515

XIV. — *Parcours du matériel des transports.* — Le parcours du matériel des transports, tel qu'il est renseigné dans les comptes rendus annuels des opérations du chemin de fer, ne permet pas de calculer, d'une manière exacte, le trajet moyen fourni par chacune des voitures dont il est parlé au paragraphe qui précède. En effet, ce parcours est l'expression du mouvement constaté sur toutes les lignes exploitées par l'État, sans égard à l'origine du matériel : les tableaux du compte rendu

(1) Les wagons découverts ont complétement disparu depuis le mois de septembre 1861.

Par kilomètre de route exploité, l'administration possédait : au 1er janvier 1851, 0.605 voiture de la catégorie dont il s'agit plus spécialement ici; au 1er janvier 1861, le rapport était de 0.689; d'où une différence de 0.086 voiture en plus.

L'exploitation disposait, au 31 décembre 1850, de 3,344 wagons pour le transport des équipages, des chevaux, du bétail et des marchandises; au 31 décembre 1860, ce nombre s'élevait à 6,444, ce qui accuse une augmentation de 3,100 voitures, ou 92.97 p. %. L'accroissement porte principalement sur les espèces de wagons dont voici l'indication : 1,184 wagons à hausses fixes, pour le charbon, d'une capacité de 5,000 à 7,500 kilogrammes; 870 wagons à hausses fixes, pour le charbon, d'une capacité de 10 tonnes; 509 wagons fermés, à 4 roues, d'un tonnage de 4,000 à 7,500 kilogrammes; 304 wagons plats, et 200 wagons fermés, les uns et les autres, à 4 roues, pour transports de 10 tonnes; 145 wagons pour chevaux et bétail, et enfin 1 wagon plat, à 8 roues, pouvant porter une charge de 20,000 kilogrammes.

L'amélioration est donc remarquable, sous tous les rapports; elle l'est plus encore au point de vue du tonnage qu'au point de vue du nombre de véhicules existant. Toutefois, il est à observer que ce tonnage n'est pas disponible en entier, d'une manière constante, attendu qu'une partie du matériel est inévitablement sur le chantier des réparations à toutes les époques de l'année. L'accroissement est loin, d'ailleurs, d'avoir excédé les besoins de l'exploitation, puisque le commerce réclame encore, tous les jours, de nouveaux wagons; — une loi du 10 mai 1862 a même déjà alloué des crédits à concurrence de 5,579,000 francs pour parer à l'insuffisance reconnue du matériel, bien que 300 wagons de 10 tonnes fussent encore en construction au moment où cette loi a été votée. — L'administration ne peut se tenir à la hauteur de la mission qu'elle s'est donnée, qu'en s'appliquant, sans relâche, à desservir les nombreux intérêts qui convergent vers son exploitation; elle ne peut le faire qu'au prix de sacrifices assez considérables, mais ces sacrifices eux-mêmes tournent, en définitive, à l'avantage du Trésor public, parce qu'ils réagissent sur le trafic et contribuent puissamment à son développement. Ainsi envisagée, la question n'est plus une question de dépense : c'est une nécessité de la situation, et c'est un placement de fonds dont les finances publiques tirent incontestablement profit.

Au 1er janvier 1851, l'on comptait 3.35 wagons à marchandises, par kilomètre exploité; dix ans plus tard, ce nombre moyen ressortait à 8.626.

Dans l'ensemble, toutes les voitures quelconques représentaient, à la fin de 1850, une moyenne de 7.588 véhicules par kilomètre de route; à la fin de 1860, il en existait 10.924, soit 3.336 en plus.

Le tableau suivant indique, d'année en année, quelle a été la situation successive pendant la période décennale.

TRANSPORT DES MARCHANDISES. WAGONS.																
				FERMÉS			PLATS									
Pour équipages.	Pour chevaux (Boxes.)	Pour chevaux et bétail.	Pour le bétail.	à 4 roues pour le transport de 4,000 à 7,500 kil.	à 4 roues pour le transport de 10,000 kilogramm.	à 8 roues pour le transport de 8,000 kilogramm.	à 4 roues pour le transport de 10,000 kilogramm.	à 4 roues pour le transport de 5,000 à 7,500 kil.	à 6 et à 8 roues pour le transport de 7,500 à 15,000 kil.	Plats à 8 roues de 20,000 kilogr.	Couverts pour la chaux.	À hausses fixes pour le charbon, charge 5,000 à 7,500 kil.	À hausses fixes pour le charbon, charge 10,000 kilogr.	Totaux.
54	37	201	328	544	»	43	»	850	44	»	54	1,259	»	3,344
51	37	204	327	589	»	43	»	850	45	»	54	1,297	»	3,434
49	37	201	324	598	»	43	»	820	45	»	54	1,381	1	3,493
47	37	202	324	592	»	42	1	770	49	»	54	1,549	43	3,620
34	43	291	310	685	»	42	101	760	49	»	54	1,514	111	3,934
32	44	302	276	870	»	42	101	812	49	»	54	1,660	407	4,589
32	44	302	259	919	»	42	101	831	49	»	54	1,690	447	4,680
32	44	300	250	1,032	71	42	150	835	49	»	54	1,688	576	5,063
32	44	300	246	1,035	200	44	302	822	46	»	53	1,803	857	5,751
34	44	310	243	1,057	200	44	303	820	45	»	53	2,150	870	6,437
36	44	346	233	1,053	200	44	304	815	45	1	53	2,433	870	6,444

indiquent, à la vérité, le parcours effectué sur les lignes de l'État par les voitures appartenant à des sociétés en relation, mais ils ne font aucune mention des parcours faits par le matériel de l'État sur les lignes de ces sociétés.

Quoi qu'il en soit, les comptes rendus apprennent que le parcours effectué, en 1852, par le matériel qui a circulé sur les chemins de fer administrés par le Gouvernement représente un mouvement général de 58,394,955 voitures-kilomètres, et que ce mouvement a été de 87,919,202 voitures-kilomètres pour 1860. L'accroissement ressort donc à 29,524,247 voitures-kilomètres

ou plus de 50 p. %, en huit ans. Cette augmentation provient exclusivement des trains express et des trains ordinaires, tant de voyageurs que de marchandises ; elle est due à chacune de ces trois espèces de convois, respectivement pour 4,142,487, — pour 3,955,795 et pour 23,062,410 voitures-kilomètres ; — il s'est, au contraire, produit une diminution sur le mouvement des trains spéciaux, savoir : 100,900 voitures-kilomètres pour les trains spéciaux de voyageurs et 1,515,545 voitures-kilomètres pour les trains spéciaux de marchandises.

L'accroissement est permanent ; il n'y a que l'année 1856 qui ait donné un mouvement inférieur à celui de l'année immédiatement précédente ; de 1857 à 1860, l'augmentation a été de 13,000,000 de voitures-kilomètres.

On a déduit, du mouvement annoncé dans les comptes rendus officiels, le parcours des freins-traineaux employés au service des plans inclinés, lesquels constituent plutôt un instrument de *traction* qu'un instrument de *trafic*. — Toutes les indications relevées dans le présent paragraphe et dans ceux qui le suivent laissent donc de côté les trajets fournis par ces freins.

Le mouvement le plus important est, sans contredit, celui des voitures composant les trains ordinaires de marchandises ; pour 1860, ce mouvement équivaut à 67.68 p. % du mouvement total. — La proportion, en ce qui concerne les trains ordinaires de voyageurs, s'arrête à 23.94 p. %.

Le compte rendu de 1860 montre que, pour cette année, le parcours des voitures se répartit comme suit, entre les quatre lignes du réseau :

Ligne du Midi . . .	32,403,997	voitures-kilomètres ou	36.86 p. %.
— de l'Ouest . .	24,249,734	—	27.58 —
— de l'Est . . .	22,510,642	—	25.60 —
— du Nord . . .	8,754,829	—	9.96 —
Total . . .	87,919,202	voitures-kilomètres.	

Le mouvement de 1860 a dépassé celui de 1859 dans une mesure extraordinaire : la différence est de 5,969,755 voitures-kilomètres, ce qui correspond à 7.28 p. % du parcours de 1859. — Et cependant, les résultats obtenus en 1861 ont été bien plus remarquables encore, puisque l'augmentation du mouvement de 1861 sur celui de 1860 a été de 11,417,770 voitures-kilomètres, soit à peu près le double de l'accroissement de 1860 sur 1859.

Les parcours calculés pour chacune des années de la période décennale de 1851-1860 sont indiqués dans le tableau suivant :

ESPÈCES DE TRAINS.		1851 (1).	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
		voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.
Trains de voyageurs.	Express . .		»	»	16,412,675	18,047,659		3,567,949	3,567,619	3,776,240	4,142,487
	Ordinaires.		17,108,900	16,656,000				17,978,947	18,750,316	18,883,455	21,044,695
	Spéciaux. .	52,963,785	461,340	610,085	717,640	350,719	70,663,677	332,946	455,583	456,008	360,440
Trains de marchandises.	Ordinaires.		36,437,915	41,066,975	48,181,120	50,998,780		50,724,044	54,693,604	57,409,476	59,500,325
	Spéciaux. .		4,386,800	2,658,860	3,022,530	2,777,937		2,336,758	2,399,247	4,724,269	2,871,255
	Totaux. . .	52,963,785	58,394,955	60,991,920	68,333,965	72,175,095	70,663,677	74,937,578	79,866,366	81,949,447	87,919,202

Mais il ne suffit pas que le parcours du matériel des transports augmente, pour que l'on puisse considérer l'exploitation comme marchant dans la voie du progrès ; il faut, en outre, que les trajets faits *à vide* ne franchissent point la limite au delà de laquelle ils deviennent le signe d'une gestion qui laisse à désirer. A côté du mouvement général, tel qu'il vient d'être relevé, il importe de préciser quels ont été, d'une part, les trajets fournis à charge et, d'autre part, les trajets faits à vide.

Or, il est constaté que, pour 1852, les parcours du matériel transporté à charge équivalaient à environ 85 p. % du mouvement total ; la proportion était la même en 1860 : cela ne signifie nullement que l'exploitation n'était pas conduite, en 1860, avec plus d'intelligence qu'en 1852 ; cela peut signifier que les opérations de 1852 et les opérations de 1860 ont été dirigées avec une égale connaissance des besoins et des exigences du service.

De 1852 à 1860, le parcours du matériel transporté à *charge* s'est accru de 28 p. % en ce qui concerne les voitures à voyageurs et de 58 p. % quant aux wagons à marchandises ; pour le matériel marchant *à vide*, les deux proportions reviennent respectivement à 119 p. % et à 56 p. %.

Ceci prouve, semble-t-il, que l'administration s'applique à satisfaire, avant tout, aux désirs du public pour le transport des personnes, dût-il en résulter des inconvénients et des pertes d'argent pour elle-même. Elle est plus libre en ce qui touche l'organisation des trains de marchandises, et elle s'attache à asseoir cette organisation sur des bases qui, sans léser les intérêts du commerce ou de l'industrie, se concilient parfaitement avec l'économie bien entendue de l'exploitation.

Sur l'ensemble (matériel à voyageurs et matériel à marchandises réunis), l'accroissement de 1852 à 1860 revient à 49 p. % pour le matériel chargé et à 58 p. % pour le matériel roulant à vide.

Il est superflu peut-être de faire remarquer que les parcours à vide sont *inévitablement* plus considérables, par rapport au mouvement général, dans l'exploitation de l'État belge que dans beaucoup d'autres : cela tient à la configuration du réseau,

(1) Non compris les voitures transportées *à vide*, qui ne sont pas renseignées pour 1851.

aux multiples bifurcations qui le partagent en une infinité de sections très-courtes, et au peu d'étendue du territoire sur lequel le matériel circule.

Quelles que soient, d'ailleurs, les conclusions à tirer des faits, on donne, dans le tableau suivant, le double relevé des parcours faits à vide et des parcours effectués à charge, d'un côté par le matériel à voyageurs, d'un autre côté par le matériel à marchandises et enfin par l'ensemble des voitures.

MATÉRIEL.		1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
		voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.
A voyageurs	à charge	14,872,955	15,252,225	15,251,608	15,864,503	15,568,912	17,586,231	17,531,175	17,846,798	19,088,894
	à vide	278,845	621,865	704,570	730,376	791,772	654,507	683,068	704,715	610,312
	Ensemble	15,151,800	15,874,090	15,956,178	16,594,879	16,360,684	18,240,738	18,214,243	18,551,513	19,699,206
A marchandises	à charge	33,653,245	36,278,405	41,268,085	44,036,331	43,346,943	44,176,927	47,594,488	49,156,291	53,258,082
	à vide	9,589,910	8,839,425	11,109,705	11,543,885	10,956,050	12,519,913	14,057,635	14,241,643	14,961,914
	Ensemble	43,243,155	45,117,830	52,377,790	55,580,216	54,302,993	56,696,840	61,652,123	63,397,934	68,219,996
TOTAUX	à charge	48,526,200	51,530,630	56,519,690	59,900,834	58,915,855	61,763,158	65,125,663	67,003,089	72,346,976
	à vide	9,868,755	9,461,290	11,814,275	12,274,261	11,747,822	13,174,420	14,740,703	14,946,358	15,572,226
	Ensemble	58,394,955	60,991,920	68,333,965	72,175,095	70,663,677	74,937,578	79,866,366	81,949,447	87,919,202

On voit, d'après ces chiffres, que le matériel à marchandises fournit plus de 96 p. % des parcours faits à vide en 1860 et l'on peut ajouter que ce sont les convois *ordinaires* de marchandises qui donnent la presque totalité des parcours de cette espèce; en 1860, la part de ces convois dans les parcours à vide a été de 91 p. %.

Les parcours à vide reviennent, dans les convois de marchandises, savoir : à 24 p. % par rapport au mouvement total des trains ordinaires et à 37 p. % par rapport au mouvement total des voitures composant les trains spéciaux. Ces chiffres s'appliquent à l'année 1860.

Si l'on voulait faire des calculs analogues sur chaque espèce de trains et pour chacune des années de la période de 1851 à 1860, on en trouverait tous les éléments dans le tableau suivant, où les parcours à vide sont indiqués pour les cinq sortes de convois établis.

DÉSIGNATION DES TRAINS.			1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
			voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.	voit.-kilom.
Trains de voyageurs	Express	à charge	"	"	"	"	"	3,567,919	3,547,780	3,774,999	4,133,148
		à vide	"	"	"	"	"	"	49,839	1,241	9,339
	Ordinaires	à charge	16,862,750	16,555,696	(1) 16,328,625	(1) 17,930,939	"	17,911,961	18,624,477	18,684,295	20,830,553
		à vide	246,150	400,305	(1) 84,050	(1) 116,720	"	66,986	125,839	199,159	214,142
	Spéciaux	à charge	428,645	494,280	554,965	268,799	"	275,998	338,881	352,099	314,834
		à vide	32,695	115,805	162,675	81,920	"	56,948	116,702	103,909	48,606
Trains de marchandises	Ordinaires	à charge	28,274,310	32,522,790	37,500,385	39,866,173	"	38,741,998	44,105,494	43,074,795	45,275,014
		à vide	8,163,605	8,544,185	10,680,735	11,132,607	"	11,979,013	13,588,107	14,034,681	14,225,311
	Spéciaux	à charge	2,960,495	1,957,865	2,135,715	1,834,923	"	4,265,282	4,509,031	1,446,904	1,796,427
		à vide	1,426,305	700,995	886,815	943,044	"	1,071,473	890,216	607,368	1,074,828
Tous les trains réunis		à charge	48,526,200	51,530,630	56,519,690	59,900,834	58,915,855	61,763,158	65,125,663	67,003,089	72,346,376
		à vide	9,868,755	9,461,290	11,814,275	12,274,264	11,747,822	13,174,420	14,740,703	14,946,358	15,572,226

(1) Ce chiffre comprend également le mouvement des trains express.

XV. — *Machines à vapeur employées à l'exploitation des chemins de fer de l'État belge.* — L'exploitation des chemins de fer de l'État belge possède et emploie deux espèces de machines à vapeur : les machines fixes et les locomotives. Bien que la statistique de ces appareils soit déjà comprise dans la partie du présent travail, où l'on s'occupe, d'une manière générale, de la puissance mécanique dont toutes les branches de l'industrie disposent, il paraît utile de dire ici quelques mots des machines existant au railway national. — Cela servira, d'ailleurs, en quelque sorte, d'introduction au paragraphe qui va suivre celui-ci.

Les *machines fixes* du chemin de fer sont presque toutes affectées au service des pompes dans les stations et au service des tours dans les ateliers de réparations. Il convient cependant de mentionner spécialement une machine de 320 chevaux, qui est destinée à la remorque des convois sur les plans inclinés de la ligne de l'Est, de même que différentes machines, dont la force varie de 12 à 37 chevaux, et qui servent à activer les tours, les ventilateurs, les marteaux-pilons, les outils, etc., de l'arsenal de Malines.

Au 1er janvier 1851, toutes les machines fixes étaient au nombre de 13 ayant une force collective de 410 chevaux; à la date du 1er janvier 1861, ces deux chiffres montaient, le premier à 38 et le second à 572.34. Dans ces derniers moteurs, sont compris deux générateurs chauffant les bâtiments de la station de Bruxelles (Nord) et ceux de la station de Gand; la pression *maximum* de ces générateurs est de 2.066 et de 0.510 kilogrammes; la surface de chauffe des deux chaudières mesure 55.00 et 10.25 mètres.

Quant aux locomotives, leur nombre, et surtout leur puissance, ont pris un accroissement considérable, de 1851 à 1860 : le nombre s'est élevé de 170 à 252 (en plus, 48 p. °/₀), la puissance s'est augmentée de 10,703 à 25,018 chevaux-vapeur (en plus 134 p. °/₀). — Par kilomètre de route, il existait 0.272 locomotive, au 1er janvier 1851 ; ce rapport était parvenu à 0.337, au 1er janvier 1861, c'est-à-dire qu'à cette dernière date, il y avait environ 1 locomotive pour 3 kilomètres de chemin de fer exploité.

La force moyenne d'un remorqueur revenait, d'après ce qui précède, à 62.96 chevaux-vapeur, à la fin de 1850; elle atteignait 99.27 chevaux-vapeur, à la fin de 1860 : on a donc augmenté simultanément le nombre total, la puissance collective et la force moyenne de chaque appareil.

De plus, il y avait encore 12 locomotives en construction à la date du 1er janvier 1861.

Parmi les locomotives déjà en service, il s'en trouvait 86 de 381 millimètres de diamètre aux cylindres, 62 de 406, 36 de 356 et 17 de 450 millimètres.

Il n'y a pas une seule année de la période décennale de 1851 à 1860 où le nombre et la force des remorqueurs employés au chemin de fer de l'État n'aient été augmentés dans des proportions plus ou moins fortes.

Ainsi, par exemple, l'augmentation a été :

En 1852, de 4 locomotives.	En 1857, de 8 locomotives.
— 1853, de 5 —	— 1858, de 10 —
— 1854, de 12 —	— 1859, de 6 —
— 1855, de 15 —	— 1860, de 3 —
— 1856, de 18 —	

Quant à l'accroissement de la force collective des remorqueurs, il se répartit ainsi, l'unité étant nécessairement le cheval-vapeur :

En 1851, de . . .	223	En 1856, de . . .	1,728
— 1852, de . . .	803	— 1857, de . . .	2,544
— 1853, de . . .	1,611	— 1858, de . . .	3,618
— 1854, de . . .	93	— 1859, de . . .	2,764
— 1855, de . . .	2,495	Diminution en 1860, de	1,564

Voici quelle était la situation au commencement de chacune des années de la période, aussi bien pour les machines fixes que pour les locomotives :

AU 1er JANVIER DE L'ANNÉE.	MACHINES FIXES.		LOCOMOTIVES.	
	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE. (1)
		Chevaux.		Chevaux.
1851	13	410.00	170	10,703
1852	14	413.00	171	10,926
1853	19	428.00	175	11,729
1854	22	435.00	180	13,340
1855	22	435.00	192	13,433
1856	28	452.00	207	15,928
1857	34	467.00	225	17,656
1858	37	500.00	233	20,200
1859	42	559.00	243	23,818
1860	37	547.50	249	26,582
1861	38	572.34	252	25,018

XVI. — *Parcours des locomotives.* — Le trajet parcouru par les locomotives du chemin de fer de l'État belge, pendant l'année 1851, a été calculé, suivant le compte rendu remis aux Chambres législatives, à 4,699,185 kilomètres; le parcours développé de l'année 1860 est renseigné à 5,518,952 locomotives-kilomètres; — la différence que présentent entre eux ces deux chiffres est de 819,767 locomotives-kilomètres, ou 17 p. °/₀ du mouvement de 1851.

Cet accroissement appartient aux trains de voyageurs, à concurrence de 264,829 locomotives-kilomètres et aux convois de marchandises à concurrence de 554,938 locomotives-kilomètres; — l'augmentation revient à 9.61 p. °/₀ en ce qui concerne les trains de voyageurs et à 25.89 p. °/₀ en ce qui regarde les convois de marchandises.

La part effective et la part proportionnelle de chacune des

(1) Le travail utile des locomotives est évalué d'après la formule suivante, extraite de l'*Aide-mémoire de mécanique pratique*, d'Arthur Morin :

$$\frac{n}{60}\, 8190\, v\, (p - 1.033).$$

n est le nombre de coups de pistons simples en une minute ; v le volume en mètres cubes engendré par le piston dans une course simple ; p la pression de la vapeur sur un centimètre carré. — La formule représente l'effet utile des machines exprimé en *kilogrammes élevés à un mètre par seconde*. Pour obtenir la force *en chevaux*, on divise le produit par 75, la *force-cheval* étant évaluée à 75 kilogrammes élevés à un mètre en une seconde.

quatre lignes du réseau dans le mouvement de 1860 s'établissent comme il est indiqué ci-après :

Ligne du Midi. . .	1,952,153 locomotives-kilomètres ou	35.38 p. °/o.
— de l'Ouest. .	1,900,198	—	34.43 —
— de l'Est. . .	1,095,718	—	19.85 —
— du Nord . .	570,883	—	10.34 —
Total . .	5,518,952 locomotives-kilomètres		

D'après ces indications, chaque ligne a été parcourue, dans toute son étendue, par les locomotives, savoir :

Celle du Nord	10,408 fois.
— de l'Est	8,125 —
— de l'Ouest.	5,262 —
— du Midi.	9,961 —
Le réseau	7,391 —

C'est donc sur la ligne du Nord qu'il règne le plus d'activité; cette observation se confirmera, d'ailleurs, dans le paragraphe suivant, à propos de la fréquentation moyenne de chaque partie de l'exploitation par les convois.

Le mouvement de 1860 se partage comme suit : 2,820,609 locomotives-kilomètres (51.12 p. °/o) pour les trains de voyageurs et 2,698,343 locomotives-kilomètres (48.88 p. °/o) pour les trains de marchandises. Les express absorbent, à eux seuls, 10.28 p. °/o du mouvement total.

Le parcours fourni par les locomotives attelées aux convois ordinaires de voyageurs est resté assez sensiblement le même pour les dix années qui composent la période de 1851 à 1860. Mais depuis 1855, et on pourrait peut-être dire depuis 1854, le trajet franchi par les locomotives remorquant les trains ordinaires de marchandises n'a fait que diminuer; il était de 2,551,665 kilomètres en 1854, de 3,001,896 kilomètres en 1855, et il est descendu successivement à 2,651,264 kilom. en 1857, à 2,553,141 kilomètres en 1858, à 2,545,882 kilomètres en 1859 et enfin à 2,532,794 kilomètres en 1860. — Cette diminution provient, en partie, de ce que la puissance moyenne des locomotives a été augmentée, ainsi qu'il est indiqué plus haut, et, en partie, de ce que la force de traction dont l'administration dispose est mieux utilisée tous les jours.

Le tableau ci-après donne, par espèce de trains et pour chaque année, de 1851 à 1860, le relevé du parcours kilométrique des locomotives.

ESPÈCES DE TRAINS REMORQUÉS.		1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
		loc.-kilom.	loc.-kilom.	loc.-kilom.	loc.-kilom.	loc.-kilom.	loc.-kilom.	loc.-kilom.	loc.-kilom.	loc.-kilom.	loc.-kilom.
Trains de voyageurs. .	Express. .	»	»	»	2,409,490	2,208,099	5,431,618	534,197	535,935	528,709	567,049
	Ordinaires.	2,522,615	2,072,205	2,067,275				2,001,471	2,067,490	2,106,939	2,232,466
	Spéciaux .	33,165	36,870	49,990	51,735	30,898		27,626	29,655	28,921	21,094
Trains de marchandises.	Ordinaires.	1,960,370	2,825,330	2,277,735	2,551,665	3,001,896		2,651,264	2,553,141	2,545,882	2,532,794
	Spéciaux .	183,035	258,310	170,770	178,868	151,140		157,680	166,007	141,694	165,549
Totaux. . .		4,699,185	5,192,715	4,565,770	4,891,748	5,392,033	5,431,618	5,372,238	5,332,228	5,322,145	5,518,952

XVII. — *Parcours des convois.* — Le parcours développé des convois ne diffère du parcours développé des locomotives que dans deux circonstances : ou lorsque les trains sont remorqués en même temps par deux machines, ou lorsque les convois marchent sans locomotive, comme cela se présente sur les plans inclinés où la traction se fait au moyen d'un câble mis en mouvement par une machine fixe. Si le trajet fait, dans l'espace d'une année, avec deux locomotives à un même train dépasse le trajet fourni, dans le même espace, sur le développement de chemin établi en plan incliné, le nombre total des locomotives-kilomètres est supérieur au nombre total des convois-kilomètres; — c'est ce qui s'est produit chaque année, depuis 1851 jusques et y compris 1859, au chemin de fer de l'État belge.

La différence était de 900,000 kilomètres en 1851, de 1,090,000 kilomètres en 1852, de 180,000 kilomètres en 1853, de 185,000 kilomètres en 1854, de 194,000 kilomètres en 1855, de 174,000 kilomètres en 1856, de 89,000 kilomètres en 1857, et de 12,000 kilomètres en 1858. En 1859, la différence était à peu près nulle; elle s'est produite en sens inverse en 1860, car pour cette dernière année le parcours des locomotives est resté de 11,000 kilomètres au-dessous du parcours des trains. On voit que l'excédant du trajet fourni par les machines-remorqueurs sur le trajet fourni par les convois a diminué sensiblement d'année en année; cela prouve évidemment que les trains attelés de deux locomotives sont devenus de plus en plus rares, et ce résultat est dû à deux causes : le soin que l'administration prend de soustraire les transports à toute espèce de dangers, et l'augmentation progressive de la force des locomotives.

Le parcours des convois s'accroît tous les ans, à mesure que le trafic lui-même prend plus de développement. Ainsi l'augmentation constatée en 1860 par rapport à 1851 équivaut à 34 p. °/o en ce qui concerne les trains de voyageurs, à 61 p. °/o quant aux trains de marchandises et à 46 p. °/o sur l'ensemble. Il est vrai que, durant la période comprise entre ces deux années, la longueur du chemin exploité s'est augmentée de près de 125 kilomètres ou environ 20 p. °/o.

La comparaison serait donc plus rationnellement établie si elle reposait sur le parcours ramené à l'unité du kilomètre exploité. Ainsi entendu, le parallèle dénote aussi une extension considérable dans la fréquentation du réseau. Il en résulte, en effet, que chaque kilomètre de route a été parcouru, en 1851, 6,064 fois dans toute son étendue par un train, et que cette

proportion a atteint, en 1860, 7,406 passages de convois sur un même kilomètre d'une extrémité à l'autre. Le premier de ces deux derniers chiffres, comprend 3,379 convois de voyageurs et 2,685 trains de marchandises; le second se décompose en 3,791 trains de voyageurs et 3,615 convois de marchandises. — L'accroissement total est de 1,342 trains, savoir : 412 de voyageurs et 930 de marchandises.

En 1855, la fréquentation du réseau se traduisait par 7,973 convois parcourant le réseau dans tout son développement; en d'autres termes, chaque partie du réseau avait livré passage à 7,973 convois dans le courant de l'année. Il est vrai que ce chiffre constitue une exception; on peut dire que la fréquentation calculée comme on vient de le faire n'a guère varié depuis 1854, année où elle s'exprimait par 7,388 trains circulant d'un bout à l'autre des lignes exploitées.

Il va de soi que les indications qui précèdent ne sont pas applicables, sans distinction, à toutes les sections du réseau; ainsi, par exemple, voici quelle a été, en 1860, l'expression de la fréquentation annuelle de chacune des quatre lignes :

La ligne du Nord a eu	10,467	convois-kilom.	par kilom.	de longueur.
— du Midi . .	9,897	—	—	—
— de l'Est . .	8,729	—	—	—
— de l'Ouest .	5,143	—	—	—

Cet ordre ne reste pas, non plus, le même lorsque l'on sépare les convois de voyageurs des convois de marchandises; pour cette dernière espèce de trains, la ligne du Midi l'emporte sur les trois autres, la ligne de l'Est occupe le deuxième rang et la ligne du Nord ne vient qu'en troisième lieu; la ligne de l'Ouest garde seule la même place, à quelque point de vue que l'on établisse le rapprochement.

Ces données permettent d'apprécier la productivité relative des différentes parties de l'exploitation, mais il est, sans doute, inutile d'ajouter qu'elles n'ont pas la même valeur pour la fixation du revenu effectif. Le produit réel dépend, d'abord, de la fréquentation telle qu'elle vient d'être définie, ensuite de la longueur des lignes et de la longueur des parcours effectués par les personnes ou les marchandises transportées. Bien que le Nord ait été le plus fréquenté, il ne prend cependant que 10.09 p. °/₀ du mouvement général des convois, tandis que l'Ouest absorbe 33.58 p. °/₀ de ce mouvement, comme le Midi en enlève 35.07 p. °/₀.

Les trains de voyageurs (express, ordinaires et spéciaux confondus) ont exigé, en 1860, 51.19 p. °/₀ du parcours développé des convois; — le surplus, ou 48.81 p. °/₀, appartient aux trains de marchandises.

Le tableau suivant indique, pour chacune des années 1851 à 1860, le parcours kilométrique des trains, ainsi que le rapport de ce parcours à la longueur des lignes exploitées; ces renseignements sont fournis séparément pour ce qui concerne les trains de voyageurs et pour ce qui touche aux convois de marchandises :

ANNÉES.	CONVOIS DE VOYAGEURS.		CONVOIS DE MARCHANDISES.		ENSEMBLE.	
	NOMBRE de convois-kilomètres.	SOIT par kilomètre de voie.	NOMBRE de convois-kilomètres.	SOIT par kilomètre de voie.	NOMBRE de convois-kilomètres.	SOIT par kilomètre de voie.
1851	2,112,475	3,379	1,678,170	2,685	3,790,645	6,064
1852	2,049,785	3,279	2,052,560	3,284	4,102,345	6,563
1853	2,074,440	3,287	2,302,005	3,648	4,376,445	6,935
1854	2,437,270	3,355	2,569,345	4,033	4,706,615	7,388
1855	2,216,803	3,400	2,981,625	4,573	5,198,428	7,973
1856	2,394,179	3,358	2,866,399	4,020	5,260,578	7,378
1857	2,555,732	3,592	2,727,229	3,833	5,282,961	7,425
1858	2,645,734	3,643	2,674,397	3,682	5,320,131	7,325
1859	2,675,930	3,590	2,645,584	3,549	5,321,514	7,139
1860	2,830,890	3,791	2,699,397	3,615	5,530,227	7,406

XVIII. — *Moyenne du nombre des voitures entrant dans la composition de chaque convoi.* — En divisant le nombre des voitures-kilomètres comptées, pendant une année, par le nombre des convois-kilomètres qui y correspond, on trouve pour quotient un chiffre qui représente la moyenne du nombre des voitures entrant dans la composition des trains. Nous avons fait cette opération pour les années 1851 à 1860 et nous allons exposer maintenant les résultats que nous en avons obtenus.

Nous devons laisser de côté, dans nos appréciations, les années 1851 et 1852 : la première, parce que le compte rendu ne fait pas connaître le mouvement des voitures transportées à vide; la seconde, parce que nous n'avons pu fixer (pour le retrancher du parcours total des voitures) le mouvement des freins-traîneaux employés sur les plans inclinés de Haut-Pré. Cette dernière observation s'applique également à une partie des calculs faits pour 1856.

Nous nous occuperons, en premier lieu, de la composition

moyenne des trains de voyageurs. En 1853, ces trains comprenaient, l'un portant l'autre, 8.323 voitures, dont 8.219 à charge et 0.104 à vide. — Ces moyennes ont quelque peu fléchi en 1854; mais, à partir de 1855, elles n'ont fait que s'accroître, sans discontinuation, pour arriver à 9.049 voitures en 1860 (8.929 à charge et 0.120 à vide). — D'après cela, l'augmentation réalisée de 1853 à 1860 est de 0.726 voiture, savoir : 0.710 à charge et 0.016 à vide.

En ce qui concerne la composition moyenne des trains de marchandises, elle n'a pas suivi une marche si régulière : elle était de 18.995 voitures en 1853 (14.979 à charge et 4.016 à vide); en 1854, la moyenne s'est élevée à 19.928 voitures, mais elle est retombée à 18.036 en 1855 et même beaucoup plus bas en 1856; — cependant, elle s'est relevée dès 1857, à 19.502 voitures, et on la voit atteindre 23.180 voitures en 1860 (17.438 à charge et 5.742 à vide). — Comparant 1853 à 1860, on constate que la moyenne de cette dernière année dépasse de 4.185 voitures la moyenne de 1853, et que cette différence comprend, d'une part, 2.459 voitures à charge et, d'autre part, 1.726 voiture à vide.

Pour *l'ensemble*, 1853 a donné 13.936 voitures par train, toutes espèces de convois réunies; — la moyenne de 1854 a monté jusqu'à 14.519 voitures, mais les années 1855 et 1856 n'ont plus fourni respectivement que 13.884 et 13.432 voitures; ceci était la limite extrême à laquelle on devait descendre, et après une série d'augmentations successives, on est parvenu à des convois de 15.946 voitures, en 1860.

L'écart existant entre la moyenne générale de 1853 et la moyenne générale de 1860 est de 2.010 voitures, savoir : 1.312 voiture chargée et 0.698 voiture vide. — Ces chiffres répondent à un accroissement proportionnel de 14.42 p. % sur l'ensemble, de 11.14 p. % sur les voitures chargées et de 32.28 p. % sur les voitures vides.

En 1860, les voitures vides entrant dans la composition moyenne des trains de marchandises (trains ordinaires et trains spéciaux réunis) représentaient 24.77 p. % du nombre total des voitures du convoi; la proportion allait même jusqu'à 37.47 p. % pour les trains spéciaux de marchandises. — Quant aux trains ordinaires de voyageurs, le nombre des voitures vides n'y dépassait pas 0.115 sur 9.438 ou seulement 1.22 p. %; il est vrai que les voitures vides des trains spéciaux de voyageurs sont au nombre des voitures composant ces trains comme 13.57 à 100. — Sur l'ensemble de tous les trains confondus, le rapport du nombre des voitures vides au nombre total des voitures est de 18 p. %.

Il est à remarquer aussi que toutes les voitures chargées ne sont pas nécessairement des voitures à voyageurs ou des voitures à marchandises, par cette raison qu'elles entreraient dans la composition d'un train de voyageurs ou d'un train des marchandises.

C'est ainsi, par exemple, que, pour l'année 1860, les 8.929 voitures chargées dont il a été fait mention (trains de voyageurs) comprenaient 2.723 voitures pour marchandises; de même, les 13.086 voitures chargées des trains de marchandises comprenaient 3.452 voitures pour voyageurs. On ne peut, quant à ces différents détails, que renvoyer aux comptes rendus annuels des opérations du chemin de fer ou aux *Renseignements statistiques* recueillis et publiés par le Département des travaux publics.

Voici, dans tous les cas, un tableau où sont groupées, pour les années 1851 à 1860, une partie des indications qui font l'objet du présent paragraphe :

DÉSIGNATION DES TRAINS.		1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Trains de voyageurs. . .	Voitures chargées.	8.500	8.435	8.219	7.900	8.214	»	8.512	8.508	8.524	8.929
	Id. vides . .	(1)	0.136	0.104	0.115	0.090	»	0.075	0.125	0.139	0.120
	TOTAUX. . .	8.500	(2) 8.571	8.323	8.015	8.304	(2) 8.489	8.587	8.633	8.663	9.049
Trains de marchandises. .	Voitures chargées.	20.400	15.217	14.979	15.426	13.986	»	14.670	15.934	16.704	17.438
	Id. vides . .	(1)	4.672	4.016	4.502	4.050	»	4.832	5.483	5.581	5.742
	TOTAUX. . .	20.400	(2) 19.889	18.995	19.928	18.036	(2) 17.645	19.502	21.417	22.285	23.180
Tous les trains réunis . .	Voitures chargées.	13.972	11.829	11.774	12.009	11.523	11.199	11.691	12.241	12.591	13.086
	Id. vides . .	(1)	2.405	2.162	2.510	2.361	2.233	2.530	2.818	2.844	2.860
	TOTAUX. . .	13.972	14.234	13.936	14.519	13.884	13.432	14.221	15.059	15.435	15.946

(1) Le mouvement des voitures transportées à vide n'est pas renseigné pour 1851.

(2) Ces moyennes ne sont pas tout à fait exactes, parce qu'elles ont été calculées sur un mouvement général dont le parcours des freins-traîneaux employés sur les plans inclinés de la ligne de l'Est, n'a pu être retranché.

Certes, nous pourrions donner à la statistique des opérations du chemin de fer de l'État des développements bien plus grands que ceux qui précèdent ; mais ce serait faire à la fois un hors-d'œuvre et un double emploi. — Nous ne nous exposerons ni à l'un ni à l'autre, et nous nous bornerons, en terminant, à rappeler que les rapports soumis annuellement aux Chambres législatives en exécution de l'art. 6 de la loi du 1er mai 1834 contiennent la plupart des renseignements que l'on pourrait désirer sur l'exploitation du railway national et auxquels nous n'avons pu donner place ici.

Chemins de fer construits par des compagnies.

Le principe de l'intervention exclusive du Gouvernement dans tout ce qui se rattacherait au chemin de fer, ayant été admis en 1834, on se demande comment il s'est fait que la Belgique possède actuellement des railways concédés dont l'étendue dépasse même le développement des lignes construites aux frais du Trésor public. Nous avons répondu à cette question dans un document devenu officiel (1) et nous l'avons résolue dans les termes suivants :

« Le dernier rapport publié en exécution de l'art. 6 de la loi du 1er mai 1834 contient un exposé succinct des opérations du chemin de fer de l'État, pendant les vingt-cinq premières années de son existence ; il signale, entre autres, la décision prise, à l'origine, de laisser ce fécond instrument de richesse nationale, de civilisation et de progrès, dans les mains du Gouvernement. Cependant, malgré cette décision, notre pays est aujourd'hui sillonné d'un réseau de voies ferrées dont un grand nombre ont été abandonnées à l'industrie privée, tant pour ce qui concerne leur exploitation que pour ce qui touche à leur construction.

« Plusieurs ont vu dans cette circonstance un aveu implicite ou de l'impuissance du Gouvernement à embrasser l'exploitation entière du vaste ensemble de railways créé en Belgique, ou de l'insuffisance des revenus du chemin de fer national. Ceux qui, en 1834, se sont montrés hostiles à l'établissement d'un chemin de fer sur les fonds du Trésor public, prennent texte de l'existence des concessions pour prétendre que l'expérience du passé est venue sanctionner leur opinion, en conduisant fatalement au système des concessions qu'eux-mêmes auraient voulu faire prévaloir dès le principe. Il semble donc permis de rappeler les faits tels qu'ils se sont produits et de rétablir, sur le point qui vient d'être indiqué, une vérité que le temps parait avoir altérée.

« Les *concessions* ne sont pas une espèce d'accident dans l'histoire des chemins de fer de la Belgique, attendu que, de prime-abord, elles ont été considérées comme devant constituer un auxiliaire indispensable ou tout au moins un complément nécessaire pour l'exploitation de l'État.

« Cette pensée était exprimée en ces termes dans le Mémoire de MM. Simons et de Ridder, du mois de mars 1833 : « Considérée relativement au territoire belge en particulier, l'entreprise doit-elle comprendre à la fois tous les embranchements auxquels la route principale peut donner lieu? *Nous ne connaissons point d'objections à ce que des embranchements d'un intérêt purement secondaire soient l'objet d'entreprises particulières et isolées...* »

« De même, l'Exposé des motifs de la loi du 1er mai 1834 ne repoussait point les concessions d'une manière absolue. « L'opinion de quelques économistes, est-il dit dans ce document, et l'exemple de l'Angleterre entourent sans doute le système des concessions d'apparences favorables; *mais s'il peut être utile de l'adopter pour toutes les communications secondaires qui naîtront de la communication principale*, il ne l'est certainement pas pour la grande route commerciale. »

« Dans la séance de la Chambre des Représentants, du 14 mars 1834, l'honorable rapporteur de la section centrale disait, de son côté : « Le mode de construction directe par l'État est proposé, non point comme système général et exclusif, mais, au contraire, comme une exception applicable seulement aux constructions d'intérêt général; exception sanctionnée en quelque sorte par le Code civil lui-même, qui place les fleuves et rivières et toutes les grandes communications du royaume dans la catégorie des dépendances du domaine public... En construisant par l'État une grande route commerciale et nationale, et qui produira des revenus considérables, on éveillera, par l'espoir d'un gain semblable, l'esprit d'association qui n'existe pas aujourd'hui, *pour les routes partielles qui ne sont point d'intérêt général et qu'on doit même abandonner à l'industrie particulière.* »

« Le Ministre de l'intérieur était plus explicite encore, dans la séance du 17 mars : « Nous croyons, disait-il, que c'est en exécutant par nous-mêmes ce gros tronc de route en fer, que l'esprit d'association pourra s'établir ; c'est un tronc que nous plantons en Belgique; les branches de ce tronc pousseront d'elles-mêmes. *Il se formera des compagnies pour les embranchements; voilà les compagnies dont il faut provoquer la formation*, et non les compagnies colossales qui pourraient dominer le Gouvernement si on leur mettait des entreprises trop considérables entre les mains. »

« En demandant que la construction des chemins de fer fût réservée au Gouvernement, le Ministère n'avait donc nullement voulu étendre ce principe jusqu'aux limites les plus extrêmes et refuser à l'industrie privée une part quelconque dans les grands et nombreux travaux qu'il s'agissait d'entreprendre. C'est ce qui a été reconnu notamment dans le rapport fait, sous la date du 13 juin 1842, par la section centrale de la Chambre des représentants sur le projet de loi relatif à la garantie d'un *minimum* d'intérêt à certaines entreprises : « d'immenses travaux restent à faire, est-il écrit dans ce rapport, mais ils ne peuvent être tous à la charge de l'État ; il a fait les chemins de pays à pays, il exécutera des voies de jonction de province à province, mais il ne doit pas aller jusqu'à vouloir construire les chemins d'usines à usines, de la mine au fourneau, en un mot, des *chemins industriels.* »

« La proposition soumise à la Législature, le 10 décembre 1844, pour la concession des lignes de Tournay à Jurbise, de Saint-Trond à Hasselt et de l'Entre-Sambre-et-Meuse, prenait sa source au même principe : pour étendre les transports et élever les produits du railway national, il est nécessaire de créer des affluents qui, en permettant au mouvement des expéditions de s'accroître, relient les centres industriels aux centres commerciaux, les foyers de production aux marchés de consommation; d'où dérive le devoir pour le Gouvernement de chercher à étendre, autant que possible, le développement utile des chemins de fer.

« Enfin, dans les discussions qui ont précédé l'adoption de la loi du 16 mai 1845 accordant la concession de la ligne de Tournay à Jurbise, l'honorable M. Rogier, qui a contre-signé la loi du 1er mai 1834, a parfaitement défini les bases du système de voies

(1) *Compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1860*, pages 5 à 7.

ferrées tel qu'il l'avait conçu : le Gouvernement devait se charger de la construction des grandes artères du réseau, mais il devait abandonner à l'industrie privée l'établissement des lignes accessoires.

« On répète donc que les *concessions* étaient dans les prévisions de 1834, comme elles sont dans les faits accomplis depuis cette époque. Il y aurait erreur à supposer qu'elles sont le fruit de l'expérience acquise, le signe d'un revirement dans les opinions : elles sont, avant tout, la conséquence logique, inévitable et prévue d'avance d'une situation à laquelle il eût été irrationnel de chercher à se soustraire. — Ainsi qu'on l'a dit en 1842, les lignes accessoires de chemin de fer devaient être confiées à l'association, cette puissance si grande, si forte, quand elle est conduite par la prudence et la probité, et quand ses efforts tendent vers la prospérité et le bien-être du pays.

« Sans doute, les concessions actuelles de la Belgique ne sont pas toutes réduites au rôle secondaire qui semblait d'abord devoir être assigné aux exploitations particulières; il y en a même qui ont acquis une véritable importance, et l'on ne peut que s'en féliciter. Mais, à envisager les choses telles qu'elles se sont réellement produites, on doit considérer l'existence de ces concessions comme s'alliant parfaitement avec la pensée qui a dicté la loi du 1er mai 1834, et non comme une déviation du grand principe de la construction des chemins de fer par le Gouvernement.

« D'ailleurs, en supposant que le programme primitif n'eût pas été respecté dans tous ses détails, en admettant que l'on eût concédé des sections que le Gouvernement aurait dû garder pour lui-même, il importerait de ne point perdre de vue cette observation essentielle que le but proposé n'était pas uniquement de créer des chemins de fer au moyen des ressources du Trésor public, mais aussi de provoquer les capitaux privés à concourir abondamment à cette grande œuvre de régénération morale et matérielle. »

La loi du 19 juillet 1832 conférait au Gouvernement le droit de concéder des péages pour un terme qui n'excédât point quatre-vingt-dix ans. Elle s'étendait à presque tous les travaux susceptibles d'être concédés; elle ne faisait d'exception que pour la canalisation de fleuves et de rivières, laquelle canalisation ne peut être concédée qu'en vertu d'une décision législative. Cette loi n'a subi aucune modification jusqu'à la fin de 1842; elle a été successivement prorogée, et les dispositions en ont été rendues définitives par une loi du 10 mai 1862; toutefois, des lois du 15 avril 1843 et du 16 mai 1845 avaient décidé que l'exception primitivement admise pour les canaux en général : 1° s'appliquerait aux chemins de fer de plus de 10 kilomètres de développement; 2° serait réduite aux canaux de plus de 10 kilomètres d'étendue.

En présence d'une législation ainsi conçue, on serait tenté de croire que les concessions ont dû être nombreuses en Belgique, notamment pour ce qui concerne les chemins de fer; et cependant, jusqu'au mois de juin 1840, date à laquelle le Gouvernement a, en quelque sorte, renoncé à construire des chemins de fer, il n'avait été concédé que six voies ferrées et encore étaient-elles exclusivement destinées au transport des produits de grandes exploitations houillères ou industrielles.

La loi de concessions était donc restée une véritable lettre morte; les discussions qui eurent lieu dans le sein des Chambres, au commencement de 1840, sur les produits de l'exploitation du réseau de l'État, n'étaient pas de nature à changer cet état des choses.

Cependant, le besoin de communications se faisait sentir avec une intensité qui devenait tous les jours de plus en plus évidente; l'Entre-Sambre-et-Meuse surtout réclamait à grands cris l'exécution d'une route en fer qui lui permît de donner un nouvel essor à ses fécondes exploitations de minerais, et d'exporter vers la France les beaux produits de ses nombreuses usines. Une tentative de concession avait eu lieu pour la construction de cette route, mais les capitalistes s'étaient obstinés à rester dans l'inaction.

Il n'est donc pas étonnant que la résolution prise de ne plus engager les finances de l'État dans la création de nouvelles voies ferrées fut suivie immédiatement d'une proposition de loi par laquelle plusieurs membres de la Chambre des Représentants, usant de leur droit d'initiative, réclamèrent des faveurs spéciales pour les demandes de concession qui se présenteraient dans l'avenir (1). Ces faveurs eussent consisté principalement dans la garantie d'un intérêt de 3 p. % sur les capitaux dépensés.

Cette proposition fut renvoyée à l'examen d'une commission qui déposa son rapport au mois de juin 1842 (2); dans l'intervalle, rien n'avait été fait en ce qui touche les concessions de chemins de fer. Le rapport abordait de front la question de garantie; enhardie par l'exemple des puissances voisines, s'inspirant des mesures que la France projetait au même moment, la commission se prononçait ouvertement pour que la Belgique n'hésitât point à offrir aux capitalistes le seul moyen d'encouragement qui semblât susceptible de provoquer la construction de travaux publics.

Ce rapport n'a jamais été discuté.

Quelques mois plus tard (16 novembre 1842), un arrêté royal accorda, en suite d'une adjudication publique, la concession du chemin de fer d'Anvers à Gand, par Saint-Nicolas.

En 1844, des ouvertures sérieuses furent faites au Gouvernement pour la concession du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et le Ministre des Travaux publics proposa d'accorder la garantie d'un *minimum* d'intérêt à cette entreprise; mais cette proposition fut retirée, et la concession de Sambre-et-Meuse devint une concession pure et simple.

A la même époque, une discussion ardente s'ouvrit, dans le sein de la Chambre des Représentants, entre les partisans de la construction des chemins de fer par l'État, et les partisans de l'abandon de ces travaux à l'industrie privée. Il s'agissait de la concession des lignes de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt : on sait que le Gouvernement demandait que l'établissement de ces deux sections fût concédé à une société, mais que l'exploitation en fût laissée aux mains de l'État. — Cette proposition fut vivement attaquée à raison de la situation spéciale de la ligne de Tournay à Jurbise, qui semblait devoir être maintenue au pouvoir exclusif du Gouvernement.

L'opposition, quelque vigoureuse et intelligente qu'elle fût, ne réussit pas à ébranler les convictions de la majorité. Celle-ci vota le projet, adoptant les poétiques prévisions que la franchise éloquente d'un orateur éminent (3) avait fait miroiter devant la Chambre, lorsqu'il s'était écrié : « J'invoque contre le monopole gouvernemental les droits de la liberté et l'émancipation du travail. J'en appelle à la liberté et à l'association.

(1) Séance du 11 juin 1840. — *Documents parlementaires*, session de 1839-1840, n° 224.

(2) Séance du 13 juin 1842. — *Documents parlementaires*, session de 1841-1842, n° 398.

(3) M. Castiau. Séance du 26 avril 1845. — *Annales parlementaires*, session de 1844-1845, p. 1491, 1re col.

C'est à ces deux idées, à ces deux puissances que nous devons tous les progrès, toutes les merveilles qui, depuis cinquante ans, étonnent l'Europe; c'est la liberté et l'association qui ont changé le monde matériel, comme elles ont changé le monde politique. Elles achèveront leur œuvre, et elles présideront encore à l'accomplissement des destinées de l'avenir, comme elles ont laborieusement présidé à l'œuvre incomplète de l'émancipation du passé. »

L'ère des concessions venait de s'ouvrir. Les votes se succédèrent; de nombreuses lignes furent décrétées, moyennant de simples concessions. Cependant une triple crise survient : crise industrielle et financière de 1846, crise alimentaire de 1847, crise politique de 1848. Les compagnies sont aux abois; la plupart ne peuvent conduire leurs entreprises à bonne fin; le crédit public est ébranlé; la confiance a disparu; toutes les concessions sont sous le coup des déchéances qu'elles ont encourues; le Gouvernement a le pouvoir et le droit de les dépouiller de leurs premiers travaux.

Nous arrivons ainsi à 1851, sans que le chemin de fer de l'État donne des produits fort satisfaisants et sans que les chemins de fer concédés parviennent à se terminer.

L'horizon politique s'éclaircit; le calme se rétablit peu à peu. Le Ministère croit le moment favorable pour raviver l'énergie des sociétés et rendre une nouvelle vigueur au travail national; il présente à la Chambre un ensemble de grands ouvrages d'utilité publique.

Il propose, entre autres, de faciliter l'achèvement des chemins de fer par la garantie d'un minimum d'intérêt à ceux d'entre eux qui pouvaient encore aboutir; ses propositions sont favorablement accueillies et, pour la première fois, le principe de la garantie s'inscrit dans une loi belge. (Loi du 20 décembre 1851.)

Depuis lors, de nouvelles concessions ont été votées par la Législature et accordées par le Gouvernement, les unes avec garantie, d'autres sans garantie, enfin d'autres encore avec la réserve de l'exploitation par l'administration, etc.

Nous allons exposer brièvement la situation actuelle, en jetant un coup d'œil rapide sur le passé de chacune des entreprises dont il s'agit.

Les *Documents statistiques* publiés annuellement par le Département des Travaux publics, pour la période de 1851 à 1855, ne contiennent que peu d'indications sur l'exploitation proprement dite des compagnies; c'est seulement à partir de 1856 que l'on a pu fournir le tableau des recettes et des dépenses de ces sociétés. Nous avons, *autant qu'il a été possible*, essayé de compléter le travail en remontant au delà de 1856; malheureusement nous n'avons pu nous procurer la collection complète des comptes rendus des compagnies, mais nous avons inséré dans le présent travail tous les renseignements que nous avons pu recueillir, alors même qu'ils s'appliquent à une époque antérieure à la période de 1851-1860. Les chiffres qui ne sont pas puisés dans les rapports des sociétés sont empruntés à la statistique officielle.

1° *Chemin de fer d'Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren.*

La concession du chemin de fer d'Anvers à Gand, par le pays de Waes, est la seule qui ait été accordée en Belgique à la suite d'une adjudication publique, conformément aux dispositions,

ANNÉES.	PRODUITS.			
	RECETTES de l'exploitation.	RECETTES diverses.	SOLDE DES COMPTES DE l'année précédente.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1845-1846	174,337 27	38,363 74	» »	212,701 01
1847	181,369 10	26,257 84	» »	207,626 94
1848	284,593 43	11,131 07	18 96	295,743 46
1849	346,783 16	7,768 73	74 95	354,646 84
1850	448,975 53	19,533 42	84 35	468,593 30
1851	490,535 20	16,161 55	4,953 55	511,650 30
1852	558,187 76	18,330 27	4,220 05	580,738 08
1853	589,586 34	16,893 31	2,812 20	609,291 85
1854	624,679 09	22,477 00	1,794 27	648,950 36
1855	652,701 81	23,267 22	347 80	676,316 83
1856	700,148 71	11,626 13	578 20	712,353 04
1857	714,571 32	11,381 27	23,678 29	749,630 88
1858	738,325 12	13,148 87	30,817 04	782,291 03
1859	720,438 56	14,488 15	16,086 50	751,013 21
1860	763,071 05	10,754 47	402 75	774,228 27

non encore modifiées, de la loi du 19 juillet 1832, sur les concessions de péages. L'auteur du projet est l'unique soumissionnaire qui se soit présenté, et la concession lui a été octroyée, par arrêté royal du 16 novembre 1842, en exécution du cahier des charges de la mise à prix, pour un terme de quatre-vingt-dix ans.

L'entreprise n'offre aucune condition spéciale; l'exploitation a lieu aux risques et périls du concessionnaire, sans intervention directe ni indirecte de la part du Trésor public.

La longueur du chemin, dans tout son développement, est de 49 kilomètres 690 mètres; les rails qui y sont placés pèsent de 22 à 25 kilogrammes au mètre courant; la voie n'est doublée dans aucune de ses parties.

La compagnie possédait, au 31 décembre 1860, 9 locomotives, 30 voitures à voyageurs, 69 wagons à marchandises et à bagages, 1 bateau à vapeur, 2 bateaux à voiles et 3 grandes chaloupes.

La société anonyme qui exploite ce chemin de fer s'est constituée sous la date du 31 mars 1845; ses statuts ont été successivement modifiés par arrêtés royaux du 28 juin 1847 et du 11 avril 1853.

Le capital social comprend, d'une part, 9,400 actions privilégiées donnant droit à un intérêt annuel de 15 francs, soit 3 p. %, et devant être amorties au taux de 500 francs, et, d'autre part, 9,400 actions de dividende jouissant du surplus des bénéfices; ces dernières actions ne doivent pas être amorties et représentent la valeur du matériel.

Ces titres forment ensemble une valeur nominale de 4,700,000 francs, sur laquelle il avait déjà été amorti 148,000 francs (296 actions privilégiées) à la date du 31 décembre 1860.

Aux termes des statuts primitifs, le capital de la compagnie était représenté par 9,400 actions, jouissant chacune de $^1/_{9400}$ des bénéfices; à partir de 1850, il devait être créé un fonds d'amortissement de 9,500 francs par an; à mesure que l'amortissement devait s'effectuer, les porteurs des titres remboursés devaient recevoir des actions de jouissance participant à tous les dividendes dépassant 25 francs (5 p. %) par action. — Aux termes des modifications approuvées par arrêté royal du 11 avril 1853 (*Moniteur* du 19 du même mois, n° 109), les 9,400 actions originairement créées, et les 9,400 actions de jouissance à délivrer aux porteurs des titres amortis, sont remplacées par 9,400 actions privilégiées au porteur, et 9,400 actions donnant droit chacune à $^1/_{9400}$ part de l'avoir social.

Ainsi qu'il est dit plus haut, les actions privilégiées portent intérêt à 3 p. % l'an et sont amorties au pair par la voie du sort; l'intérêt n'est prélevé que sur les bénéfices nets, avant toute distribution de dividendes; en cas d'insuffisance des bénéfices nets pour couvrir l'intérêt et l'amortissement, la somme restée en souffrance est payée au moyen des bénéfices nets des exercices suivants.

A partir de 1853, le fonds d'amortissement a été porté de 9,500 francs à 12,500 francs par année.

Le chemin de fer a été livré à l'exploitation, savoir : le 3 novembre 1844, pour la section d'Anvers à Saint-Nicolas, longue de 31 kilomètres 801 mètres, et le 1er août 1847, pour la section de Saint-Nicolas à Gand, dont l'étendue est de 17 kilomètres 889 mètres.

Le tableau suivant fait connaître les résultats obtenus, chaque année, depuis l'ouverture de la première section jusqu'au 31 décembre 1860, ainsi que l'emploi qui a été fait de l'excédant des recettes sur les dépenses.

DÉPENSES.				EXCÉDANT DE RECETTES ET EMPLOI DE CET EXCÉDANT.					
DÉPENSES DE l'exploitation.	DÉPENSES diverses.	ACCIDENT DU 17 août 1856.	TOTAL.	INTÉRÊTS et dividendes.	RÉSERVE.	AMORTISSEMENT.	PRÉLÈVEMENT au profit du directeur-gérant, des employés, des administrateurs et des commissaires.	SURPLUS REPORTÉ à l'année suivante.	TOTAL.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
127,491 73	312 44	» »	127,804 17	80,652 00	4,244 84	» »	» »	» »	84,896 84
131,689 00	223 25	» »	131,912 25	71,910 00	3,785 73	» »	» »	18 96	75,714 69
225,669 85	2,908 40	» »	228,578 25	63,732 00	3,358 26	» »	» »	74 95	67,165 21
232,753 49	1,256 30	» »	234,009 79	114,492 00	6,030 70	» »	» »	84 35	120,607 05
255,485 82	759 18	» »	256,245 00	188,000 00	9,894 75	9,500 00	» »	4,953 55	212,348 30
279,152 34	1,093 66	» »	280,246 00	206,800 00	10,884 25	9,500 00	» »	4,220 05	231,404 30
293,357 31	1,052 89	» »	294,410 20	258,500 00	13,753 18	9,500 00	4,762 50	2,812 20	286,327 88
314,742 10	1,362 71	» »	316,104 81	263,200 00	13,577 77	12,500 00	2,115 00	4,794 27	293,187 04
333,954 91	956 15	» »	334,911 06	282,000 00	15,666 50	12,500 00	3,525 00	347 80	314,039 30
360,767 83	1,279 30	» »	362,047 13	282,000 00	15,666 50	12,500 00	3,525 00	578 20	314,269 70
342,469 03	1,420 70	8,794 47	352,684 20	300,800 00	17,755 55	12,500 00	4,935 00	23,678 29	359,668 84
357,808 08	1,419 11	12,446 65	371,673 84	310,200 00	18,800 00	12,500 00	5,640 00	30,817 04	377,957 04
363,762 90	1,478 91	20,374 39	385,616 20	338,400 00	21,933 33	12,500 00	7,755 00	16,086 50	396,674 83
358,766 46	1,487 31	9,768 66	370,022 43	338,400 00	21,933 33	12,500 00	7,755 00	402 75	380,991 08
389,039 35	1,532 41	3,000 00	393,571 76	338,400 00	21,933 33	12,500 00	7,755 00	68 18	380,656 51

2° *Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.*

Le railway de l'Entre-Sambre-et-Meuse se compose d'un tronc principal et de quatre embranchements.

Le tronc principal a son point de départ sur le chemin de fer de l'État, de Bruxelles à Namur, à proximité de la station de Marchienne-au-Pont; il est rattaché à la station de Charleroy; il remonte vers Walcourt, descend à Mariembourg, traverse la frontière française et vient expirer sur les bords de la Meuse, à Vireux.

Le premier embranchement quitte le tronc principal à Berzée, touche l'établissement métallurgique de Thy-le-Château, et aboutit à la route de Charleroy à Rocroi, non loin de Laneffe. — Le deuxième embranchement part de Walcourt et se termine à Morialmé, où il rencontre le railway concédé venant de Châtelineau parallèlement au tronc principal de Marchienne à Walcourt. — Le troisième embranchement se confond avec le deuxième jusqu'à Fairoul, passe près des établissements métallurgiques de Saint-Lambert et aboutit à l'usine de Froidmont, près Florenne. A Saint-Lambert se forme une bifurcation : un raccordement de peu d'étendue relie ce point à la ville de Philippeville. — Enfin, le quatrième embranchement part de Mariembourg et se termine à Couvin.

Le développement total du chemin de fer est de 105 kilomètres 241 mètres, y compris les embranchements, et 1,840 mètres établis hors du pays (de la frontière à Vireux), soit 103,401 mètres en Belgique; cette longueur se réduirait à 102,201 mètres, si l'on en déduisait les 1,200 mètres de voie que la Société emprunte à la ligne de l'État, près de la station de Charleroy; — le chemin est à double voie sur une étendue de 11 kilomètres 854 mètres seulement, et ses rails pèsent 32 kilogrammes au mètre courant; au 31 décembre 1860, l'exploitation de cette ligne disposait de 24 locomotives, de 16 voitures à voyageurs, et de 1,015 wagons à bagages ou à marchandises.

Le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse avait été primitivement concédé sans aucune garantie d'intérêt; la loi de concession porte la date du 7 mars 1845.

C'est seulement le 27 novembre 1848 que la première partie put en être livrée à l'exploitation; cette partie (longue de 42,989 mètres) s'étend de Marchienne-au-Pont à Walcourt et comprend, en outre, les deux premiers des quatre embranchements concédés.

La ligne aurait dû être complètement achevée le 27 mars 1849; mais les événements avaient forcé la Compagnie à suspendre ses travaux, et le Gouvernement demanda aux Chambres le pouvoir de prolonger le délai fixé, ce qui fut fait. Nonobstant cette facilité, les travaux furent complètement abandonnés; le Département des Travaux publics fit les instances les plus énergiques pour amener la Compagnie à sortir de l'inaction, mais tous les efforts déployés demeurèrent sans résultat. Le capital de 15,500,000 francs, auquel la Compagnie s'était constituée le 12 avril 1845, avait été absorbé par les seuls travaux terminés à la fin de 1848. Le Gouvernement pouvait prononcer la déchéance; il préféra venir en aide aux concessionnaires; il déchargea ceux-ci de l'obligation de construire deux lignes accessoires, indépendantes de celles dont il a été fait mention plus haut; il consentit à assurer un *minimum* de 4 p. %, à concurrence d'un capital de 5,000,000 de francs, sur les embranchements de Florenne, de Philippeville et de Couvin, pour une durée de cinquante ans; cela fait une garantie de 200,000 francs, se répartissant ainsi :

	fr.	fr.
Walcourt à Florenne	120,000	200,000
Mariembourg à Couvin.	40,000	
Froidmont à Philippeville	40,000	

(Loi du 20 décembre 1851).

ANNÉES.	RECETTES.			
	EXPLOITATION.	GARANTIE.	DIVERSES.	TOTALES.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1848-1849	188,262 92	» »	» »	188,262 92
1850	243,617 29	» »	» »	243,617 29
1851	293,289 37	» »	» »	293,289 37
1852	368,167 19	» »	7,237 92	375,395 11
1853	626,965 94	» »	10,597 50	637,563 44
1854	966,128 96	109,435 45	12,186 32	1,087,750 73
1855	1,507,837 29	167,338 99	42,359 14	1,717,535 42
1856	1,526,479 37	167,409 32	52,596 09	1,746,484 78
1857	1,485,829 79	164,456 23	13,385 23	1,663,671 25
1858	1,669,201 77	157,656 30	29,430 90	1,856,288 97
1859	1,580,779 07	164,535 85	5,289 25	1,750,604 17
1860	1,616,735 73	164,153 78	67,049 87	1,847,939 38

Ces arrangements permirent à la Compagnie de reprendre ses travaux et d'ouvrir successivement les sections de son entreprise dans l'ordre suivant :

	Mètres.	
Walcourt à Silenrieux.	4,396,	le 6 novembre 1852.
Walcourt à Saint-Lambert . .	3,671,	le 15 décembre 1853.
Silenrieux à Cerfontaine	7,163,	le 31 — —
Cerfontaine à Mariembourg. . .	13,797,	le 8 juin 1854.
Mariembourg à Couvin.	5,323,	le 15 — —
Mariembourg à la frontière . . .	14,034,	le 15 — —
Saint-Lambert à Florennes . . .	7,428,	le 7 juillet 1854.
Froidmont à Philippeville . . .	4,600,	le 14 novembre 1854.
Ensemble. . .	60,412	mètres, lesquels forment,
avec les	42,989	ouverts à l'exploitation à la date du 28 novembre 1848,

la longueur totale du chemin, ci . 103,401 mètres, y compris les 1,200 m. empruntés au réseau de l'État, à la sortie de Charleroy.

Quant au capital de la Société, voici quelle en était la décomposition, à la date du 31 décembre 1860 :

	fr.
31,000 — 1,240 restant à émettre = 29,760 actions de 500 francs, valeur réalisée	15,302,447
Emprunt garanti 4 p. % par le Gouvernement, 5 millions, ayant produit	4,000,000
Cet emprunt est amortissable au pair en 58 ans, à partir de 1856.	
878 obligations 5 ½ p. %, de 1,000 francs, devant être amorties au pair au 1er juillet 1864.	878,000
2,638 obligations 5 p. %, de 1,000 francs, devant être amorties au pair en 1863	2,638,000
A reporter . .	22,818,447

	fr.
Report. . .	22,818,447
Capital privilégié 5 ½ p. % (16,991 actions de 250 francs, non amortissables)	4,247,750
	27,066,197
Ce capital serait même augmenté de.	750,000
Et porté, par conséquent, à	27,816,197

si l'on tenait compte de la résolution, en date du 10 mai 1860, par laquelle l'assemblée générale des actionnaires a autorisé l'émission de nouvelles actions privilégiées, dont le produit est destiné à l'augmentation du matériel roulant et à l'établissement du raccordement de la ligne avec le chemin de fer des Ardennes françaises, à Vireux. Ces actions donnent 5 ½ p. % d'intérêt.

On trouvera ci-après le relevé des recettes et des dépenses de la Société du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, depuis le commencement de l'exploitation des premières sections de ce chemin de fer, jusqu'au 31 décembre 1860. Les chiffres sont puisés dans les comptes rendus publiés à la suite des *meetings* semestriels de la Compagnie; la livre sterling a été comptée comme équivalant à 25 francs.

Les sommes payées par le Trésor public, à titre de garantie, s'élevaient à 1,095,685 fr. 92 c., à la date du 1er janvier 1861; le *maximum* garanti atteignait 1,320,536 fr. 98 c., de sorte que les payements réellement effectués restent de 226,851 fr. 06 c. au-dessous du chiffre pour lequel le Gouvernement était éventuellement engagé.

Le tableau suivant montre que la balance des recettes et des dépenses, à la fin de 1860, donne un excédant en caisse qui s'élève à 341,529 fr. 57 c., ou 13,661 livres 3 schellings et 8 deniers.

DÉPENSES.			EXCÉDANT DE RECETTES.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.				DÉFICIT OU RESTANT DISPONIBLE.
EXPLOITATION.	DIVERSES.	TOTALES.		INTÉRÊTS.	AMORTISSEMENT.	DIVIDENDES.	TOTAL.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.
161,071 57	» »	161,071 57	27,194 35	46,325 00	»	»	46,325 00	— 19,133 65
203,188 62	» »	203,188 62	40,431 67	46,325 00	»	»	46,325 00	— 6,493 33
221,328 54	» »	221,328 54	71,960 83	46,325 00	»	»	46,325 00	+ 25,636 83
234,380 94	» »	234,380 94	141,014 17	49,710 63	»	»	49,710 63	+ 91,303 54
358,501 98	» »	358,504 98	279,061 46	97,098 43	»	»	97,098 43	+ 181,963 33
654,238 86	1,533 33	655,772 19	431,978 54	328,157 50	»	»	328,157 50	+ 103,821 04
1,023,236 77	12,733 02	1,035,969 79	681,565 63	531,835 24	14,250	»	546,085 24	+ 135,480 42
1,026,677 29	39,122 91	1,065,800 20	680,684 58	613,940 00	22,500	135,625	772,065 00	— 91,380 42
992,287 92	2,997 60	995,285 52	668,385 73	613,940 00	22,500	»	636,440 00	+ 31,945 73
954,912 40	37,936 46	992,848 86	863,440 44	613,940 00	22,500	155,000	791,440 00	+ 72,000 44
929,674 36	17,530 42	947,204 78	803,402 39	613,940 00	22,500	174,375	810,815 00	— 7,412 61
1,197,364 17	25,756 25	1,223,120 42	624,818 96	623,819 38	22,500	155,000	801,319 38	— 176,500 42

3° et 4° *Chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt.*

Le chemin de fer de Tournay à Jurbise sert de trait-d'union entre les deux lignes construites par l'État, à l'Ouest et au Midi. Il semble que si une ligne devait être établie aux frais du Trésor public, en sus de celles comprises dans les lois du 1er mai 1834 et du 26 mai 1837, c'était celle-là; mais la situation financière du pays ne permettait pas d'y songer. Cependant ce chemin est tellement enclavé dans le réseau de l'État que celui-ci s'en est réservé l'exploitation.

La concession a été autorisée par une loi du 16 mai 1845. — L'État administre par ses agents, exploite par son matériel et entretient la ligne; il perçoit, de ce chef, 50 p. °/ₒ de la recette brute, le surplus revenant aux concessionnaires.

Cette entreprise se présentait dans des conditions qui auraient dû, selon toute vraisemblance, en assurer le succès immédiat et la prompte réalisation; elle ne put cependant s'achever dans le délai primitivement fixé; il fallut une prorogation de 18 mois; le Gouvernement fut obligé, en quelque sorte, de rembourser le cautionnement déposé, avant que tous les travaux ne fussent terminés; il alla même jusqu'à mettre à la disposition de la Compagnie, pour servir de garantie, la somme de 2,000,000 de francs constituant le cautionnement de la Société dite *de la vallée de la Dendre*.

Ces mesures permirent à l'entreprise de se poursuivre : elle fut remise aux mains de l'État sous la date du 11 novembre 1848. Il convient d'ajouter, toutefois, que la section de Jurbise à Maffles a été livrée à l'exploitation dès le 20 septembre 1847; cette section mesure 13 kilomètres d'étendue, et le restant du chemin de fer a un développement de 34,506 mètres, ce qui donne une longueur totale de 47 kilomètres 506 mètres.

La voie est doublée sur tout son parcours; les rails y pèsent de 34 à 35 kilogrammes au mètre courant.

Il n'y a pas de capital distinct pour le chemin de Tournay à Jurbise, qui ne forme qu'une seule et même entreprise avec le chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt dont nous allons nous occuper.

La ligne de Saint-Trond à Hasselt constitue le prolongement, sur un développement de 17,292 mètres, de la petite section construite par l'État, depuis le chemin de fer de l'Est, à Landen, jusqu'à Saint-Trond; ces deux tronçons réunis relient la province de Limbourg au railway national, et ont été établis en acquit de la promesse déposée, en faveur de cette province, dans la loi du 26 mai 1837.

La ligne de Saint-Trond à Hasselt devait être exploitée par le Gouvernement aux mêmes conditions que la concession de Tournay à Jurbise; toutefois, la Législature avait accordé gratuitement à la Société qui a construit ces deux voies, la jouissance de la section de Landen à Saint-Trond, à titre de compensation ou de subvention pour l'infériorité présumée et même évidente des produits futurs de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

La section de Saint-Trond à Alken fut livrée à l'exploitation à partir du 14 juillet 1847; la section d'Alken à Hasselt fut ouverte à la circulation à partir du 1er décembre suivant. — Ces sections mesurent respectivement 12,000 et 5,292 mètres, soit ensemble 17,292 mètres, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus. — La ligne toute entière est à simple voie; les rails y pèsent 34 kilogrammes au mètre courant.

Mais, en 1853, la Société du railway de Maestricht à Aix-la-Chapelle vint solliciter la concession d'un chemin de fer de Hasselt à Maestricht. La demande fut favorablement accueillie, et la nouvelle Société fut, en la même occasion, substituée à l'État dans l'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt. C'est cette Société qui paye actuellement à la compagnie de Tournay-Jurbise et Landen-Hasselt, les 50 p. °/ₒ qui reviennent à celle-ci dans les recettes brutes de la deuxième de ces lignes.

Cet arrangement reçoit son exécution depuis le 1er octobre 1856; il en résulte que la Société de Landen à Aix-la-Chapelle exploite simultanément la ligne qu'elle a construite elle-même, une section du réseau de l'État et un chemin de fer concédé à une autre compagnie.

Le capital de la Société anonyme des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt, est représenté par 25,000 actions de 500 francs chacune, formant ainsi une valeur nominale de 12,500,000 francs. (*Statuts du* 21 *juillet* 1845.)

D'après ce qui précède, la Société anonyme dont il s'agit dans le présent paragraphe ne supporte aucuns frais autres que ceux de son administration intérieure; toutes les dépenses d'exploitation sont à la charge exclusive du Trésor public, pour ce qui concerne la ligne de Tournay à Jurbise, et à la charge de la Compagnie de Landen-Maestricht-Aix-la-Chapelle, pour ce qui concerne la ligne de Landen à Hasselt. La Société concessionnaire n'intervient même pas dans les travaux d'entretien et, par conséquent, encore moins dans ceux de renouvellement ou d'amélioration; en un mot, elle ne s'occupe de l'exploitation que pour vérifier les décomptes qui lui sont remis par les administrations qui opèrent la recette, et pour recevoir et distribuer ensuite les sommes que les décomptes définitifs lui attribuent.

Toutefois, et ce point est relativement très-important à noter, la Société a conservé le droit de décider au même titre que le Ministre des Travaux publics sur toutes les questions relatives aux modifications de tarifs dans leurs rapports avec la ligne concédée de Tournay à Jurbise. A ce point de vue, il est peut-être à regretter que l'action de l'administration ne soit pas restée intacte : certains changements dans les tarifs, qui peuvent ne pas convenir à la compagnie, auraient pour conséquence probable ou possible d'améliorer le restant de l'exploitation concentrée dans les mains du Gouvernement.

Quoi qu'il en soit, voici un tableau indiquant les sommes perçues par la Compagnie, depuis l'ouverture de la première de ses sections jusqu'au 31 décembre 1860 :

ANNÉES.	SOMMES payées par l'État.	SOMMES payées par la Compie de Landen à Aix-la-Chapelle.	TOTAL DES RECETTES.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1847	46,368 32	» »	46,368 32
1848	149,890 58	» »	149,890 58
1849	305,510 87	» »	305,510 87
1850	388,155 61	» »	388,155 61
1851	402,976 40	» »	402,976 40
1852	424,031 15	» »	424,031 15
1853	467,406 81	» »	467,406 81
1854	503,598 41	» »	503,598 41
1855	551,041 36	» »	551,041 36
1856	570,334 23	40,108 38	610,442 61
1857	483,885 61	174,757 04	658,642 65
1858	551,861 75	186,063 91	737,925 66
1859	583,979 36	161,081 06	745,060 42
1860	621,336 41	177,015 56	798,351 97

Nous ne possédons pas les documents nécessaires pour faire connaître l'emploi des sommes mentionnées dans la dernière colonne du tableau précédent ; mais la statistique publiée par le Département des Travaux publics, pour les années 1856 et 1857, et les rapports du conseil d'administration de la Compagnie, pour les années 1858 à 1860, permettent de donner ici un résumé du compte des profits et pertes de la Société, en ce qui touche chacune des années de la dernière période quinquennale comprise au tableau qui précède.

RECETTES ET DÉPENSES.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Reçu du chef de l'exploitation	610,442	658,643	737,925 66	745,060 42	798,351 97
Recettes diverses.	600	1,196	75 00	2,290 29	1,931 79
Ensemble. . .	611,042	659,839	738,000 66	747,350 71	800,283 76
Frais d'administration	33,039	34,593	34,942 40	56,121 96	56,222 52
Excédant. . .	578,003	625,246	703,058 26	691,228 75	744,061 24
Dividende.	578,003	625,246	696,036 97	685,981 94	730,889 55
Aux actions de jouissance des fondateurs			7,021 29	5,246 81	13,171 69
Total . .	578,003	625,246	703,058 26	691,228 75	744,061 24

3° *Chemin de fer de la Flandre occidentale.*

Une loi du 18 mai 1845 avait accordé au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour donner la concession pure et simple d'un chemin de fer de Bruges à Courtrai, Ypres et Poperinghe, avec embranchements, d'une part, de Thourout sur Thielt et Deynze, et, d'autre part, de Thourout sur Dixmude. Le même jour, une convention avait été signée par le Ministre des Travaux publics et les demandeurs en concession dudit chemin, lequel prit la dénomination de *chemin de fer de la Flandre occidentale.*

La concession était consentie pour un terme de quatre-vingt-dix ans, et les travaux devaient être complétement terminés pour le 18 mai 1848 ; l'État n'avait pas à intervenir dans l'exploitation et ne promettait aucun concours pécuniaire à la compagnie.

La Société, constituée par acte homologué le 4 juin 1845, commença par concentrer tous ses efforts sur la partie de son railway qui devait donner les résultats les plus fructueux, celle qui s'étend de Bruges à Courtrai. Cette ligne fut achevée le 14 juillet 1847 ; mais les travaux ne furent entamés sur aucun autre point.

La Législature, prenant en considération les effets de la crise financière et des événements politiques qui avaient enrayé toutes les entreprises de l'espèce, accorda à la Compagnie, pour l'achèvement de son réseau, une prorogation de délai jusqu'au 18 mai 1851 ; malgré cela, la Société s'abstint de reprendre ses travaux, refusant même de les poursuivre, quoi qu'il pût advenir. De son côté, le Gouvernement recula devant la gravité des conséquences qu'une déchéance aurait eues pour les capitaux engagés dans l'affaire, et l'on en vint à un arrangement qui fut sanctionné par la loi du 20 décembre 1851.

Aux termes de cet arrangement, la Compagnie était déchargée de l'obligation de faire l'embranchement de Thourout sur Dixmude ; l'embranchement vers Thielt et Deynze pouvait partir du tronc principal à un point autre que Thourout (1) ; enfin, il était garanti par l'État, pour une période de cinquante ans, un *minimum* de produit de 400,000 francs (4 p. °/₀ sur 10,000,000) pour la ligne de Courtrai à Poperinghe et pour l'embranchement de Thielt.

Ces modifications amélioraient considérablement l'entreprise, et cependant celle-ci ne fut pas encore conduite assez rapidement pour être achevée endéans le délai voulu ; la Compagnie encourut de nouveau les rigueurs de la déchéance, et le Gouvernement, se maintenant dans la voie de l'indulgence, provoqua une seconde prorogation de délai, qui fut accordée par la Législature. Enfin, la dernière partie du réseau put être livrée à l'exploitation le 31 décembre 1855.

La ligne a un développement total de 120 kilomètres 988 mètres ; ses rails pèsent 34 kilogrammes au mètre courant ; elle est à simple voie sur toute son étendue ; au 31 décembre 1860, elle possédait 18 locomotives, 45 voitures à voyageurs et 185 wagons à bagages ou à marchandises.

Le capital réalisé s'élevait, au 1er janvier 1861, à la somme de 14,132,631 francs, se répartissant comme il suit :

	fr.
26,757 actions primitives, de 500 francs, ayant produit. . . .	8,129,381
14,013 actions privilégiées, de 250 francs, à 5 1/2 p. °/₀ d'intérêt, lesquelles ont produit	3,503,250
10,000 obligations de 500 francs, donnant 3 p. °/₀ d'intérêt, dont l'amortissement au pair est garanti par le Trésor public ; valeur réalisée	2,500,000
Total. . .	14,132,631
A cette somme, on peut ajouter. . . . . consacrés à la construction et provenant de recettes indépendantes de l'émission du capital social.	890,663
Ensemble . . .	15,023,294

(1) Ce point de départ a été, dans la construction, fixé à Iseghem...

Voici dans quel ordre et à quelles dates les différentes sections du réseau de la Flandre occidentale se sont successivement ouvertes aux transports :

	Mètres.	
Bruges à Thourout	17,676,	le 4 octobre 1846.
Thourout à Lichtervelde . . .	4.563,	le 28 février 1847.
Lichtervelde à Roulers	8,840,	le 31 mars 1847.
Roulers à Iseghem	6,890,	le 1er mai 1847.
Iseghem à Ingelmunster . . .	3,084,	le 20 — —
Ingelmunster à Courtrai . . .	10,845,	le 14 juillet 1847.
Courtrai à Wervicq	16,946,	le 14 janvier 1853.
Wervicq à Comines	3,639,	le 18 juin 1853.
A reporter . .	72,453	
Report . .	72,453	
Comines à Ypres	12,726,	les 7, 16 janvier et 18 mars 1854.
Ypres à Poperinghe	10,574,	le 20 mars 1854.
Ingelmunster à Thielt	10,735,	le 30 novembre 1854.
Thielt à Deynze	14,500,	le 31 décembre 1855.
Tout le réseau . . .	120,988	

La collection des comptes rendus de la Compagnie, telle qu'elle a été remise au Ministère des Travaux publics, est incomplète. Il ne nous a donc pas été possible d'en faire usage pour la rédaction du présent travail, et nous sommes ainsi forcé de nous en tenir, pour ce qui regarde les recettes et les dépenses de l'exploitation, aux indications que renferme, depuis 1856, la statistique annuelle du Département. Les chiffres suivants sont empruntés à cette statistique.

ANNÉES.	RECETTES					DÉPENSES de l'exploitation.	EXCÉDANT de recette.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.				
	EXPLOITATION.	DIVERSES.	REPORT du compte de l'année précédente.	GARANTIE.	TOTAL.			INTÉRÊTS.	DIVIDENDES.	Amortissement.	DIVERS.	SURPLUS ou manquant.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1856	928,659	7,786	»	306,407	1,242,852	713,747	529,105	341,908	192,346	13,500	4,919	— 20,538
1857	995,668	37,632	»	264,676	1,297,976	690,147	607,829	344,487	246,726	»	(1) 20,538	»
											29,078	
1858	1,070,488	21,054	»	233,307	1,324,846	724,605	600,241	340,835	234,424	14,500	9,384	+ 1,398
1859	1,118,763	32,331	1,398	229,084	1,381,576	704,896	676,680	340,640	259,208	15,000	40,497	+ 21,365
1860	1,145,727	32,725	21,365	232,000	1,431,847	763,681	668,136	340,460	264,572	15,000	27,057	+ 21,347

6e et 7e Chemins de fer de Charleroy à Louvain et de Morialmé à Châtelineau (EST BELGE).

Nous avons fait ailleurs (*Compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour l'année* 1860, p. 10 et suiv.) le résumé succinct de l'historique de la concession de Louvain à Charleroy, et nous l'avons tracé dans des termes dont nous ne pouvons que donner ici la reproduction :

« Sous la date du 14 avril 1845, le Ministre des Travaux publics proposait à la Chambre des Représentants de donner son approbation au projet de concession d'un chemin de fer de *Louvain à Jemeppe-sur-Sambre*.

« De nombreux et volumineux mémoires avaient été publiés pour prouver que cette affaire se présentait sous l'aspect le plus souriant, qu'elle assurerait de gros dividendes et rendrait des services incomparables à la contrée qu'elle devait traverser. La concession fut votée sans opposition.

« Cependant, le 21 mars 1846, on n'avait pas encore mis la main à l'œuvre ; à cette date, survint une loi qui modifiait le tracé primitif : au lieu de courir directement sur Jemeppe, il se bifurquait à Gembloux pour se diriger, d'une part sur Namur, et d'autre part sur Charleroy. La Compagnie n'attendait que la publication de cette loi pour se livrer courageusement et énergiquement à ses travaux ; la dépense de construction était évaluée à près de 25,000,000 de francs, mais les fonds étaient faits ou, du moins, assurés ; le cautionnement était versé : en un mot, la concession de Louvain à la Sambre paraissait devoir marcher avec un bonheur et une célérité inconnus jusqu'alors en Belgique.

« La Société se mit en effet à la besogne ; elle acheta des terrains, exécuta des travaux, approvisionna des matériaux, fit construire son matériel, etc.; mais les événements politiques surgissent avec la rapidité de l'éclair, et les opérations de la Compagnie s'arrêtent. Jamais ils n'ont été repris. L'entreprise est restée inachevée ; la Société s'est dissoute ; le Gouvernement a prononcé la déchéance et confisqué aussi bien les travaux effectués que la partie du cautionnement qui se trouvait encore dans les caisses du Trésor. Dans l'histoire des travaux publics de la Belgique, cette affaire est peut-être la plus malheureuse qui se soit produite; et cependant l'événement a démontré que l'entreprise était bonne en elle-même, qu'elle était susceptible de résultats satisfaisants.

« Dans cette situation, le seul parti à prendre était de s'adresser à de nouveaux concessionnaires ou d'attendre qu'il vînt s'en présenter; et c'est ce qui fut fait. Une loi du 20 décembre 1851 autorisa le Gouvernement à concéder le chemin de fer de Louvain à la Sambre, avec garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital qui ne pourrait excéder 8,500,000 francs.

« Le 18 février 1852, une convention fut signée, dans ces termes, avec une nouvelle Société, laquelle acceptait la concession pour un terme de quatre-vingt-dix ans et la garantie pour

(1) Manquant de 1856.

une durée de cinquante ans. Cette Société entrait en possession des travaux, du matériel, des matériaux, des terrains et du cautionnement laissés par la Compagnie dissoute; mais, par contre, elle payait une somme de 600,000 francs aux créanciers que cette Compagnie n'avait point satisfaits.

« Le tracé primitif était changé : le chemin reliait, à peu près en ligne droite, Louvain à Charleroy, en passant par Wavre; l'embranchement de Namur était abandonné.

« Tous les travaux devaient être terminés pour le 18 février 1856; ils le furent dès le 25 août 1855, bien qu'un acte spécial du 25 décembre 1852 eût étendu le cercle de l'opération par la concession additionnelle de deux embranchements industriels importants.

« L'amélioration constante qui s'est manifestée dans les résultats de l'exploitation de cette ligne est un fait digne de remarque; tout lui promet un brillant avenir; et ce qui confirme ces prévisions, c'est que la Société de Louvain à la Sambre vient de s'annexer une concession voisine, celle de Morialmé à Châtelineau, avec laquelle elle forme l'*Est belge*, sans compter qu'elle est occupée à prolonger ses voies depuis Morialmé jusqu'à la frontière française, vers Givet, et qu'elle se charge de l'exploitation de la ligne qui reliera prochainement Hérenthals à Louvain. »

Déjà, depuis que les lignes qui précèdent ont été écrites, le prolongement dans la direction de Givet est devenu un fait accompli.

A la date du 31 décembre 1860, la ligne de Louvain à Charleroy avait un développement de 76 kilomètres 11 mètres, lesquels ont été successivement livrés à la circulation, dans l'ordre chronologique indiqué ci-dessous :

	Mètres	
Louvain à Wavre.	24,509,	le 12 février 1855.
Wavre à Court-St-Étienne. .	8,492,	le 23 août 1855.
Court-St-Étienne à Charleroy.	34,927,	le 14 —
Gilly à Jumet	8,083,	le 4 juillet 1855.
Ensemble. . .	76,011	mètres.

La section de Court-Saint-Étienne à Wavre est commune aux chemins de fer de Charleroy à Louvain et de Manage à Wavre; mais elle est établie à deux voies, dont une construite par *chaque Compagnie;* cette section est comprise à la fois dans chacun des railways précités.

La ligne de Charleroy à Louvain était, au 31 décembre 1860, à double voie sur une longueur de 14,178 mètres, le reste, ou 61 kilomètres 833 mètres, étant à simple voie. Les rails y sont du poids de 35 kilogrammes au mètre courant.

Bien que l'État eût payé à la Société une somme de 86,501 fr. 37 c. à titre de *minimum* d'intérêt et que cette somme représentât l'intégralité de la garantie assurée, les comptes de l'année 1855 ont laissé un découvert d'environ 14,113 francs; faute de documents, il n'est pas possible d'indiquer l'origine et la décomposition de ce découvert; quant aux recettes et aux dépenses des années 1856 à 1858, elles se sont comportées comme suit (1) :

ANNÉES.	RECETTES.				DÉPENSES.			EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.				DÉFICIT.
	Exploitation.	Garantie.	Diverses.	TOTAL.	Exploitation.	Diverses.	TOTAL.		Intérêts.	Primes aux titres remboursés.	Amortissement.	Divers et déficit des années antérieures	
	fr. c.	fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.
1856.	852,445 00	340,000	45,729 00	1,238,174 00	868,941 00	» »	868,941 00	369,263 00	393,187 00	»	»	» »	23,924 00
1857.	1,346,033 61	»	4,666 94	1,350,700 55	843,949 94	584 00	844,533 94	506,166 61	590,572 72	11,800	112,500	43,522 29	252,228 40
1858.	1,550,553 22	»	13,422 59	1,563,975 81	822,014 95	11,966 87	833,981 82	729,993 99	729,864 83	13,400	40,000	» »	53,267 84

La convention par laquelle l'État belge a garanti un *minimum* d'intérêt à la Compagnie porte que (article 12) : « Dans tous les cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses présenterait un bénéfice de plus de 7 p. °/$_o$ du capital admis pour les frais de construction, l'excédant en serait versé dans les caisses du Trésor à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures, à titre de garantie d'intérêt. »

Cette disposition reçoit son exécution en ce qui concerne la ligne de Charleroy à Louvain : la Société qui a construit cette ligne a reçu, en 1855 et en 1856, une somme de 426,501 fr. 37 c., et cette somme se rembourse à l'État par annuités de 40,000 francs, dont la première a été versée en 1861.

Nous avons dit plus haut que les concessions de Charleroy à Louvain et de Morialmé à Châtelineau sont actuellement réunies et forment, avec leurs extensions, le réseau de l'*Est belge*. La fusion a eu lieu à partir du 1[er] janvier 1859. Nous allons voir quel avait été, jusqu'à cette date, le sort de la seconde des lignes prémentionnées.

Ainsi qu'on l'a vu, une loi du 7 mars 1845 avait accordé au Gouvernement l'autorisation de concéder le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. La convention passée en vertu de cette loi réservait à l'administration le droit de décréter l'exécution d'embranchements et de communications accessoires par railway, dans l'Entre-Sambre-et-Meuse; elle donnait à la compagnie concessionnaire dudit chemin de fer la préférence pour la construction de ces embranchements et communications.

Le 1[er] mars 1846, cette Compagnie fut, comme conséquence des stipulations prérappelées, déclarée concessionnaire des chemins de fer de Florenne à la Meuse et d'Oret à la Sambre; mais, en 1852, la Société fut déchargée de toutes obligations lui incombant de ce double chef.

(1) Les sommes renseignées pour 1856 sont puisées dans la statistique annuelle; celles concernant les années 1857 et 1858, sont empruntées aux comptes rendus de la Compagnie.

Immédiatement, il se présenta des demandeurs pour la construction d'un chemin de fer partant, à *Morialmé,* de l'extrémité de l'embranchement de Walcourt vers Morialmé du railway de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et se raccordant, dans la station de *Châtelineau*, au chemin de fer de l'État de Braine-le-Comte à Namur.

La direction générale du chemin dont la concession était sollicitée était à peu près la même que celle de l'embranchement qui avait été antérieurement concédé à la compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et le désistement de celle-ci permettait au Gouvernement d'accorder la nouvelle concession demandée.

Un arrêté royal du 6 juillet 1853 décréta donc la construction, par voie de concession de péages, d'un chemin de fer de Morialmé à Châtelineau.

Cette voie de communication devait être terminée dans un délai de deux ans; elle le fut avant l'expiration de ce terme, l'exploitation en ayant commencé, sur toute la longueur, à partir du 14 juin 1855.

La ligne mesure une étendue de 20 kilomètres 54 mètres; elle est établie à simple voie; ses rails pèsent 27 kilogrammes au mètre courant.

D'après la statistique annuelle du Département des Travaux publics, les recettes et les dépenses de cette ligne ont été comme suit, pour chacun des exercices 1856 à 1858 :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES de l'exploitation.	EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT DE RECETTES.				
	Exploitation et divers.	Report du solde de l'année précédente.	TOTAL.			INTÉRÊTS.	DIVERS.	Amortissement.	DIVIDENDES.	Solde à reporter à l'année suivante.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1856.	241,872	»	241,872	225,699	16,173	12,476	217	3,480	»	»
1857.	291,530	»	291,530	216,417	75,113	25,000	3,427	3,915	42,500	271
1858.	372,802	271	373,073	236,815	136,258	25,000	5,947	3,921	100,000	1,390

La Société anonyme de l'*Est belge,* formée de la réunion des Compagnies de Charleroy à Louvain et de Morialmé à Châtelineau, s'est constituée par acte du 31 mars 1859, avec stipulation rétroactive jusqu'au 1er janvier précédent.

Son trafic s'est donc opéré, à partir de cette dernière date, sur une longueur de 96 kilomètres 65 mètres; cette longueur ne s'est pas accrue jusqu'au 31 décembre 1860.

On a vu que les comptes de la ligne de Charleroy à Louvain, pour les années 1857 et 1858, ont laissé des découverts respectifs de 252,228 fr. 40 c. et de 53,267 fr. 84 c., ensemble 305,496 fr. 24 c.; cette somme a été mise à la charge de l'*Est belge,* au moment de la constitution de la nouvelle Société; elle est « portée au débit du compte courant pour différences résultant de la conversion des anciens titres de Charleroy à Louvain. »

Le capital social s'élevait, au 31 décembre 1860, à 20,299,500 francs, savoir :

	fr.
32,405 actions de l'Est belge, sur les 60,000 dont l'émission est autorisée sous les réserves déterminées, et non amortissables jusqu'à décision ultérieure, s'il y a lieu	16,202,500
957 actions garanties à $^1/_2$ p. % (Charleroy à Louvain), convertibles au pair en actions de l'Est belge, non amortissables	478,500
A reporter. . .	16,681,000
Report. . .	16,681,000
4,405 obligations de 500 francs 4 p. %, amortissables en 36 ans, à primes, à partir de 1855. Ces primes sont pour les quatre premières annuités de 1,500 francs et de 400 francs pour les autres; non convertibles, sauf décision spéciale du conseil d'administration	2,202,500
1,020 obligations garanties à $^1/_2$ p. % (Charleroy à Louvain), amortissables au pair par une dotation annuelle de 25,000 fr.; non convertibles, sauf décision spéciale du conseil d'administration	1,020,000
792 obligations de 500 francs 5 p. %, convertibles au pair en actions de l'Est belge	396,000
Total. . .	20,299,500
On peut ajouter à cette somme, celle de. . . . . qui a été consacrée à des travaux de premier établissement et qui n'a pas été fournie par le capital social.	1,271,017
Ensemble. . .	21,570,517

Les opérations des années 1859 et 1860 ont donné les résultats consignés au tableau suivant :

ANNÉES.	RECETTES.				DÉPENSES.			EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.		
	EXPLOITATION.	DIVERS.	REPORT du solde de l'année précédente.	TOTAL.	EXPLOITATION.	DIVERSES.	TOTAL.		INTÉRÊTS et primes.	DIVIDENDES.	BONI ou déficit.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1859. . .	2,083,633 25	25,665 91	» »	2,109,299 16	1,085,380 74	2,038 96	1,087,419 70	1,021,879 46	215,083 46	753,600 00	+53,196 00
1860. . .	2,098,380 74	7,939 22	53,196 00	2,159,515 96	1,210,576 06	1,728 83	1,212,304 89	947,211 07	189,234 52	793,496 00	—35,539 45

Dans sa réunion du 17 juin 1861, l'assemblée générale des actionnaires a décidé que les 35,539 fr. 45 c. formant le déficit constaté à la date du 31 décembre 1860 seraient traités à l'égal des 305,496 fr. 24 c. représentant le découvert de la concession de Charleroy à Louvain pour les années 1857 et 1858. Cette somme de 35,539 fr. 45 c. a donc été transférée au débit du compte des différences résultant de la conversion des anciens titres de Charleroy à Louvain.

Nous terminerons en disant que la Compagnie de l'Est belge a obtenu, dans le courant de 1859, la concession d'un embranchement industriel vers Couillet et Montigny, ainsi que la concession d'une section qui, réunissant Lodelinsart à Châtelineau, complète la jonction des deux anciennes exploitations de Louvain à Charleroy et de Morialmé à Châtelineau. Ces nouveaux tronçons étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1860, date à laquelle s'arrêtent les renseignements que doit contenir le présent travail.

A cette même date, la Compagnie de l'Est belge possédait 27 locomotives, 33 voitures à voyageurs et 1,181 wagons à bagages ou à marchandises.

8° *Chemin de fer de Charleroy à la frontière de France* (*Erquelinnes*).

« Un arrêté royal du 28 mai 1845, pris en exécution d'une loi du 21 du même mois, avait accordé la concession d'un chemin de fer allant de la frontière française (*Erquelinnes*) jusqu'à la rencontre du chemin de fer de l'État, à *Marchienne-au-Pont, près Charleroy*. Cette concession ne put, pas plus que toutes celles de la même époque, échapper à la ruineuse influence des crises qui ont marqué les années 1846, 1847 et 1848.

« Le chemin devait être complétement établi pour le 21 mai 1847; une première prorogation, jusqu'au 21 mai 1850, fut octroyée par arrêté royal du 9 août 1848 : cela n'empêcha pas la suspension des travaux; cela n'empêcha pas, non plus, la Société de devoir se reconstituer sur de nouvelles bases et solliciter des modifications à son cahier des charges, dans le but de réduire la dépense de construction.

« Ces modifications furent autorisées par une loi du 24 juin 1850, qui stipula également une deuxième prorogation jusqu'au 21 mai 1851.

« Enfin, une troisième prorogation dut être accordée par une loi du 24 novembre 1851, jusqu'au 21 mai 1852... Les travaux ont été achevés au mois d'octobre 1852...

« Ce n'est point tout : l'État belge a garanti, pendant dix ans, au chemin de fer de Charleroy à Erquelinnes, un *minimum* de produit net et annuel de 90,000 francs, soit 5 p. % sur le capital de 1,800,000 francs qui était encore nécessaire, au 1er janvier 1852, pour mener l'entreprise à sa fin et acheter le matériel d'exploitation. — Toutefois, cette somme n'était donnée qu'à titre d'avance, la compagnie s'engageant, lorsque ses produits nets excéderaient 90,000 francs, à verser la différence dans les caisses du Trésor public, en remboursement des payements que celui-ci aurait faits antérieurement en exécution de la clause de garantie.

« On doit faire remarquer cependant que cette clause de garantie n'a jamais reçu d'application; en réalité, elle n'a donc servi qu'à relever moralement le crédit de la Compagnie.

« La ligne de Charleroy à Erquelinnes, resserrée entre la ligne de l'État belge, de Namur à Charleroy, et la partie du réseau français qui court de la frontière belge à Paris par Saint-Quentin, est exploitée par la Compagnie française du Nord, qui assure aux actions non amorties une rente de 16 fr. 87 ½ c. par année, rachète ces actions par la voie de l'amortissement, sert l'intérêt des obligations et rembourse l'emprunt contracté par les concessionnaires (1). »

L'exploitation de la ligne de Charleroy à Erquelinnes a commencé le 8 octobre 1852; ce chemin mesure un développement total de 26 kilomètres 500 mètres, non compris deux sections communes, la première (1,200 mètres) avec le réseau de l'État, et la seconde (1,640 mètres) avec les voies de l'Entre-Sambre-et-Meuse; — les rails de ce chemin, qui est établi à double voie sur toute son étendue, pèsent 24, 31 et 37 kilogrammes au mètre courant.

Nous ne possédons aucun renseignement sur les résultats de l'exploitation, antérieurement à 1856; et, d'un autre côté, les comptes des années 1856 à 1860 sont, dans les rapports publiés par la Compagnie du Nord, confondus avec les opérations générales de cette Compagnie. Voici quelles sont, à ce point de vue, les seules indications qu'il a été possible de recueillir.

Le capital admis comme représentant la valeur de la ligne de Charleroy à Erquelinnes, à la date du 31 décembre 1860, est fixé à 20,220,668 francs, savoir :

	fr.
17,418 actions émises, de 500 francs.	8,709,000
Sommes versées sur 1,578 actions frappées de déchéance, à l'intérêt annuel de 16 fr. 87 ½ c.	317,982
Emprunt de 1853.	2,000,000
Nouvelles dépenses de construction, achat de matériel et dette de l'ancienne Société de Charleroy à Erquelinnes, mises à la charge de la Compagnie du Nord	9,193,686
Total. . .	20,220,668

Les recettes de l'exploitation, pour 1856, sont renseignées à 793,000 francs, et cette somme a été employée comme il suit :

	fr.
Rente de 16 fr. 87 ½ c., à 17,418 actions en circulation . . .	293,929
5 p. % sur l'emprunt de 2 millions	100,000
Amortissement de 400 obligations.	400,000
Ensemble. . .	793,929

Une répartition littéralement identique a eu lieu en 1857, et la Compagnie du Nord annonce un bénéfice net de 297,000 fr. sur les deux lignes de Namur à Liége et de Charleroy à Erquelinnes, réunies.

(1) *Compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État*, pour l'année 1860.

Pour les années 1858 à 1860, on trouve ce qui suit :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES de l'exploitation.	EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT DE RECETTES.				
	Exploitation.	Divers.	TOTAL.			Rente de 16 fr. 87 1/2 c. aux actions en circulation.	Amortissement.	Intérêts de l'emprunt.	Boni.	Déficit.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1858.	1,260,223	162,177	1,422,400	692,395	730,005	291,116	326,437	70,000	42,452	»
1859.	1,479,689	30,087	1,509,776	683,850	825,926	290,200	327,563	568,323 (1)	»	360,160
1860	1,607,400	33,553	1,640,953	648,986	991,967	289,355	327,000	499,684 (1)	»	224,072

9° *Chemin de fer de Namur à Liége.*

La loi de concession du chemin de fer de *Namur à Liége* date aussi du 21 mai 1845. Ce chemin ne se compose que d'une seule ligne, depuis Namur jusqu'à Flémalle; mais, à partir de ce dernier point, il se bifurque pour atteindre Liége, d'un côté à la station de Longdoz et, de l'autre côté, à la station des Guillemins.

Les travaux devaient d'abord en être achevés le 21 mai 1847; une prorogation fut accordée, en 1849, jusqu'au 28 juillet 1850. — Au mois de mai 1850, le Trésor public vint en aide à la Compagnie en lui prêtant une somme de 1,500,000 francs; malgré ce secours, aucune partie du chemin ne fut terminée pour l'époque fixée, et l'exploitation ne fut établie que le 25 août 1851 sur tout le développement de la concession.

En 1855, la Compagnie française du Nord prit cette exploitation pour son propre compte, moyennant une redevance annuelle de 1,000,000 de francs, et après rachat du matériel roulant de la ligne pour une somme de 3,300,000 francs.

Le chemin de fer de Namur à Liége mesure une longueur développée de 73,444 mètres, lesquels ont été livrés successivement à l'exploitation dans l'ordre suivant :

	Mètres.	
Chemin de Bouges au Val-Benoît. . .	57,655,	le 18 novembre 1850.
Marches-les-Dames à Ougrée.	6,275,	le 5 avril 1851.
Marches-les-Dames à Namur.	1,375,	le 12 mai 1851.
Val-Benoît aux Guillemins (Liége) . .	1,687,	le 19 — —
Ougrée à Angleur.	4,212,	le 20 juin 1851.
Angleur à Longdoz (Liége)	2,240,	le 25 août 1851.
TOTAL. . .	73,444	mètres.

Ce chemin est établi à double voie sur toute son étendue; les rails y pèsent 37 kilogrammes au mètre courant.

L'exploitation des deux lignes de Namur à Liége et de Charleroy à Erquelinnes employait, au 31 décembre 1860, 82 locomotives, 2,074 wagons à marchandises ou à bagages et 65 voitures à voyageurs; dans ce dernier nombre, ne sont pas comprises, toutefois, les voitures à voyageurs de la ligne d'Erquelinnes, le service des voyageurs se faisant sur cette ligne au moyen du matériel du réseau français de la Compagnie du Nord.

Les observations faites ci-dessus, concernant les difficultés de préciser avec exactitude les résultats de l'exploitation de la ligne de Charleroy à Erquelinnes, s'appliquent de tous points aux opérations propres à la section de Namur à Liége (2). On doit donc, sous ce rapport, se borner aux indications suivantes :

Le capital afférent au chemin de fer de Namur à Liége était évalué, au 31 décembre 1860, à 29,565,268 francs, savoir :

	fr.
61,500 obligations de 500 francs émises à des taux divers; la Compagnie du Nord, qui exploite à bail ce chemin de fer, s'est engagée à rembourser au pair les 61,500 obligations, et elle sert un intérêt annuel de 3 p. °/₀, soit 15 fr. par obligation.	
Le capital réalisé est de.	18,450,000
Somme mise à la charge de la ligne de Mons à Manage, comme relativement meilleure, lors de la séparation des deux lignes.	2,000,000
Nouvelles dépenses de construction et achat de matériel . . .	9,115,268
TOTAL . . .	29,565,268

La recette nette de 1856 n'est pas connue au Département des Travaux publics; la compagnie du Nord a payé 1,000,000 de francs aux porteurs d'obligations de la Société de Namur à Liége, conformément aux stipulations du contrat de cession. De cette somme, 80,000 francs ont servi à l'amortissement de 160 obligations; le surplus, ou 920,000 francs, a été réparti à titre d'intérêts.

La recette nette des lignes réunies de Namur à Liége et de Charleroy à Erquelinnes, s'est élevée à 2,090,929 francs, en 1857 :

	fr.
Part de Charleroy à Erquelinnes.	793,929
— de Namur à Liége	1,000,000
Bénéfice au profit des actionnaires du Nord	297,000
TOTAL ÉGAL. . .	2,090,929

La répartition du million attribué à la ligne de Namur à Liége s'est faite de la même manière qu'en 1856.

(1) Y compris les intérêts des sommes consacrées par la Compagnie du Nord à l'achèvement de la voie et au complément du matériel.

(2) Cependant on lit dans le rapport présenté, le 28 avril 1858, à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Nord (p. 20) :

Montant des recettes de Namur à Liége.

	fr.		fr.
En 1852	865,000	En 1855	1,702,000
— 1853	1,138,000	— 1856	2,194,000
— 1854	1,452,000	— 1857	2,006,000

Nous pouvons donner des détails plus complets pour les années 1858 à 1860; ces détails sont compris au tableau que voici :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES de l'exploitation.	EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT DE RECETTES.				
	Exploitation.	Divers.	TOTAL.			Intérêts.	Amortissement.	Intérêts des dépenses faites par le Nord pour l'achèvement de la ligne.	Boni.	Déficit.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr	fr.
1858.	2,905,673	45,550	2,951,223	1,119,988	1,831,235	915,500	84,500	»	831,235	»
1859.	2,738,256	31,905	2,770,191	1,208,886	1,561,305	913,000	87,000	488,452	72,853	»
1860.	2,832,335	36,896	3,869,231	1,469,250	1,399,981	910,170	90,000	455,763	»	55,952

10° *Chemin de fer de Mons à Manage.*

La ligne de *Mons à Manage* a été concédée par la même loi et à la même Société que celle de Namur à Liége; les délais fixés pour l'achèvement de ce dernier chemin étaient également applicables au premier.

Indépendamment des prorogations accordées simultanément pour l'un et pour l'autre, le Gouvernement voulut venir en aide, d'une manière exceptionnelle, à l'entreprise de Mons à Manage : une loi du 24 février 1849 permit au Ministre des Travaux publics de prêter, pour deux ans, à cette entreprise, une somme de 1,296,000 francs déposée dans les caisses de l'État, à titre de cautionnement du chemin de fer de Manage à Wavre, par une autre Compagnie. — Il est vrai que ce prêt ne fut point effectué.

La ligne de Mons à Manage, avec son embranchement, a été livrée à la circulation dans le courant de février 1851.

La Compagnie du Nord était entrée, au mois d'août 1856, en arrangements avec la Société de Mons à Manage pour la reprise de l'exploitation de cette ligne, comme elle avait déjà l'exploitation des chemins de fer de Namur à Liége et de Charleroy à Erquelinnes. Mais le Gouvernement refusa son assentiment à la cession combinée entre les deux Compagnies; et l'on sait qu'une loi du 8 juillet 1858 a stipulé le rachat, au profit de l'État belge, de la concession de Mons à Manage et de son embranchement.

Ce rachat s'est fait moyennant payement par le Trésor public d'une annuité de 672,350 francs, pendant une période égale à la durée que devait encore avoir la concession. En calculant l'intérêt à 5 p. %, cet arrangement assure à la Société concessionnaire un capital de 13,253,505 fr. 51 c. à amortir pendant la période susindiquée, soit du 1er janvier 1857 au 12 février 1941.

La rente stipulée représente un intérêt de 6 p. % sur 10,000 actions privilégiées de 500 francs chacune et un intérêt de 3 p. % (15 francs) sur 24,822 actions primitives d'une valeur nominale de 500 francs également : ces titres ont été admis comme constituant la charge du chemin de fer de Mons à Manage, lorsque cette ligne s'est séparée de celle de Namur à Liége, sauf que depuis la séparation le nombre des actions primitives avait été réduit de 26,505 à 24,822.

Au moment où l'État a traité du rachat de la concession de Mons à Manage, celle-ci possédait 12 locomotives avec tenders, 16 voitures à voyageurs et 1,014 wagons à bagages ou à marchandises. — L'exploitation n'a été reprise par le Gouvernement qu'à la date du 1er août 1858, mais la Compagnie a géré au compte du Trésor public dès le 1er janvier 1857, sauf seulement qu'elle est, dans cet intervalle de dix-neuf mois, demeurée exclusivement responsable de toute perte, avarie, dommage ou accident qui pouvaient être la conséquence de l'exploitation.

Les sections qui composent la ligne de Mons à Manage se sont ouvertes à la circulation aux époques indiquées ci-dessous pour chacune d'elles :

	Mètres.	
Manage à Bracquegnies	11,000,	le 20 janvier 1848.
Bracquegnies à Nimy	12,000,	le 1er juin 1849.
Nimy à Mons	1,825,	le 20 octobre 1849.
La Louvière à Bascoup.	7,920,	le 20 janvier 1848.
Ensemble. . .	32,745	mètres, non compris 786 mètres

communs avec les lignes de l'État, aux abords de la station de Mons.

Au 31 juillet 1858, la voie était doublée sur tout son parcours, et les rails y pesaient, partie 24 et partie 34 kilogrammes au mètre courant.

Lorsque la Compagnie de Mons à Manage a traité avec l'État, pour la cession de sa ligne, elle a remis au Gouvernement un tableau d'après lequel ses recettes brutes se sont élevées :

	fr. c.		fr. c.
En 1848 (2e semestre), à	98,737 93	En 1852, à	785,035 47
— 1849, à	332,475 00	— 1853, à.	891,067 69
— 1850, à	650,014 08	— 1854, à	1,060,775 06
— 1851, à . . .	702,421 84	— 1855, à.	1,101,502 73

Les recettes de l'année 1856 sont renseignées à		1,047,498 80
Les dépenses ordinaires, à	643,015 68	
Les dépenses extraordinaires, à	135,887 02	
ci		778,902 70
Reste. . .		268,596 10
Il a été distribué, en intérêts, aux actions privilégiées. . .		296,175 00
Déficit. . .		27,578 90

Les recettes de 1857, effectuées pour le compte du Trésor public, figurent au compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État de l'année 1861, pour. . . . . fr. 1,125,996 88
Les dépenses y figurent pour. . . . . . . » 448,379 19

Excédant. . . fr. 677,617 69

Les comptes des sept premiers mois de 1858 soldent comme il suit :

	fr. c.
Recettes brutes.	713,736 28
Dépenses	292,855 25
Différence . .	420,881 03

Toutefois, il y a lieu de déduire des sommes perçues par le Trésor la part revenant à la Compagnie de Dendre-et-Waes dans la répartition des produits de la ligne de Mons à Manage, depuis que cette ligne est exploitée pour le compte de l'État.

Si l'on voulait apprécier les résultats du rachat de la ligne dont il s'agit, il conviendrait de ne pas perdre de vue que le Gouvernement avait, dans cette affaire, à ménager les recettes du canal de Mons à Condé et à conserver l'un des affluents les plus importants du railway national : il ne faut donc pas envisager exclusivement le produit propre de ladite ligne pour les finances publiques; il importe de calculer la perte certaine à laquelle le Trésor s'est soustrait en gardant la position qui lui était antérieurement assurée au moyen de cette ligne considérée comme aboutissant, d'une part, à une voie navigable administrée par le Gouvernement et, d'autre part, au chemin de fer de l'État. A côté de la valeur intrinsèque, il y avait une grande valeur relative; et ces deux valeurs ne peuvent être séparées l'une de l'autre dans l'examen des conséquences du marché ratifié par la loi du 8 juillet 1858.

11e et 12e *Chemins de fer de Bruxelles à Gand et d'Ath à Lokeren.*

Sous la date du 18 juin 1842, il avait été concédé provisoirement un canal de Jemmapes à Alost, par la vallée de la Dendre; le 21 juin 1845, il fut accordé une concession pour la construction d'un chemin de fer d'Ath à Termonde et à Gand : ces deux voies de communication devaient être parallèles dans la plus grande partie de leur développement. Les deux entreprises se réunirent et vinrent, par un contrat spécial, se confondre dans les mains de la Société qui avait obtenu l'autorisation de construire le chemin de fer. Un double cautionnement de 2,000,000 de francs fut versé par cette Compagnie, dans les caisses du Trésor public.

Mais les deux entreprises n'offrirent pas à la spéculation un attrait assez puissant pour déterminer les capitaux à s'y engager; les fondateurs eux-mêmes refusèrent de répondre aux appels de fonds qui leur furent successivement adressés, et les travaux ne reçurent pas le moindre commencement d'exécution.

Dans cette situation, le Gouvernement fit attraire les concessionnaires devant les tribunaux, pour les contraindre à remplir leurs engagements ou, en cas de non réussite à cet égard, pour faire prononcer légalement la déchéance encourue. C'est alors que la Société introduisit de nouvelles propositions qui parurent admissibles et qui furent, en effet, favorablement accueillies.

Il s'agissait d'abandonner la construction du canal de Jemmapes à Alost et d'exécuter, comme formant une seule entreprise, un chemin de fer d'*Ath à Lokeren* et un chemin de fer de *Bruxelles à Gand, par Alost.*

Mais l'intérêt du Trésor exigeait que l'on ne se dessaisît pas de la concession de la ligne directe de Bruxelles à Gand, dont l'exploitation aurait détourné, au profit de la Société, une partie plus ou moins notable des recettes que l'État perçoit du chef des transports qui s'effectuent entre Bruxelles et les Flandres, par Malines.

En d'autres termes, la ligne de Bruxelles à Gand, par Alost, n'étant qu'une véritable rectification du tracé adopté, en 1834, pour le point de départ et la direction du réseau de l'État vers l'Ouest, il importait de veiller à ce que cette rectification ne détruisît point, d'une manière complète, la ligne primitive, en la dépouillant de son trafic.

Dans le système adopté pour la concession et l'exploitation, par l'État, des deux lignes prémentionnées, le principe de conserver au Trésor les produits des relations antérieures est sauvegardé, non-seulement à l'égard de la ligne directe de Bruxelles vers les Flandres, pour tout ce qui ne devait plus passer par Malines, mais encore à l'égard de la ligne de la Dendre, pour tous les transports qui devaient ne plus circuler du Midi vers l'Ouest, par Tournay et Courtrai.

La concession de ces deux lignes a été autorisée par la loi du 20 décembre 1851; la ligne de Dendre-et-Waes a été livrée à l'exploitation, dans toute son étendue, à partir du 15 février 1856; quant à la ligne de Bruxelles à Gand, le service y a commencé à la date du 1er mai 1856.

Voici quelles ont été les dates réelles auxquelles les sections qui composent ces lignes ont été successivement ouvertes à la circulation :

	Mètres.	
Alost à Termonde	12,000,	le 9 juin 1853.
Ath à Grammont.	18,170,	le 7 avril 1855.
Grammont à Denderleeuw. . .	23,152,	le 1er décembre 1855.
Denderleeuw à Alost . .	6,730,	le —
Termonde à Lokeren	14,060,	le 13 février 1856.
Bruxelles à Denderleeuw . .	23,685,	le 1er mai 1856.
Alost à Schellebelle	10,486	le —

Ensemble . . 108,283 mètres, y compris une longueur de 1,550 mètres empruntée à la ligne de l'État, à la sortie de la station de Bruxelles.

Les deux lignes de Bruxelles à Gand et d'Ath à Lokeren sont établies à double voie sur tout leur développement, sauf seulement sur un parcours de 2,800 mètres; les rails y pèsent 32 kilogrammes au mètre courant

C'est la *Société Générale pour favoriser l'industrie nationale* qui s'est chargée, à forfait, de la construction desdits chemins de fer, contre remise des actions et obligations constituant le capital de la double concession. Ce capital se compose comme il suit :

	fr.
30,000 actions de 500 francs	15,000,000
7,000 obligations de 1,000 francs, remboursables au pair et produisant 6 p. °/₀ d'intérêt	7,000,000
Total	22,000,000

Au 31 décembre 1860, il avait déjà été remboursé 352 obligations, de sorte que les titres restant en circulation représentaient encore 21,648,000 francs.

Le Gouvernement exploite les deux lignes, absolument comme si elles faisaient partie du réseau national construit aux frais du Trésor public.

La Compagnie est déclarée concessionnaire de toutes les stations, sans distinction, situées sur le chemin de fer de Dendre-et-Waes, depuis celle d'Ath exclusivement jusques et y compris celle de Lokeren. Quant aux stations situées sur le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand, entre Bruxelles et Denderleeuw et entre Alost et Schellebelle, elles sont considérées comme faisant partie de celles construites par l'État.

Le Gouvernement abandonne à la Compagnie les trois quarts des recettes qu'il perçoit du chef des transports ayant, soit pour point de départ, soit pour lieu de destination, l'une ou l'autre des stations du chemin de fer d'Ath à Lokeren, concédées à la Société. Toutefois, en ce qui concerne l'appréciation des recettes dues à la station de Termonde, on porte d'abord en déduction, au profit exclusif de l'État, une somme égale à celle des produits auxquels cette station a donné lieu, tant au départ qu'à l'arrivée, pendant l'année 1851, de sorte que l'on ne tient compte à la Compagnie que des trois quarts de l'accroissement de la recette de Termonde.

Le quart restant des recettes dues aux stations concédées appartient au Trésor public, ainsi que l'intégralité des produits obtenus du chef des transports quelconques qui, bien que circulant sur les lignes de Bruxelles à Gand, par Alost, et d'Ath à Lokeren, n'auraient pas pour lieu d'expédition ou pour lieu de destination l'une ou l'autre des stations concédées à la Compagnie.

Quand le Gouvernement a cédé l'exploitation de Landen-Hasselt à la Compagnie de Hasselt à Aix-la-Chapelle par Maestricht, la Société de Dendre-et-Waes a dû être maintenue en jouissance de ses droits primitifs sur les produits des expéditions partant de ses stations ou venant à ses stations et empruntant, dans leur parcours, la ligne de Landen-Hasselt.

De même, lorsque l'État eut racheté la ligne de Mons à Manage, la Société de Dendre-et-Waes prétendit au droit de partager avec le Trésor public la recette à provenir du chef des trajets fournis sur cette ligne par les transports qui, à raison de leur origine ou de leur destination, devraient être une source de revenus pour ladite Société. Cette prétention donna lieu à des contestations judiciaires, et les tribunaux ont décidé « que dans les comptes à faire, les recettes effectuées du chef de transports ayant pour point de départ ou d'arrivée l'une des stations concédées à la Société de Dendre-et-Waes, ne doivent, quant à ceux de ses transports qui auront emprunté tout ou partie de la ligne de Mons à Manage, être portées jusqu'à concurrence des trois quarts au profit de la Société demanderesse, qu'*après déduction de ce qui était dû, à titre de cet emprunt, sur pied du tarif concédé à la Société de Mons à Manage*, ou, si la Société de Dendre-et-Waes le préfère ainsi, *après prélèvement d'une partie de la rente annuelle de 672,330 francs, partie proportionnée à l'importance relative de ces transports.* »

Un troisième fait spécial est à noter dans l'historique des opérations de la Compagnie de Dendre-et-Waes.

Il a été question, dans le sein même de la Chambre des Représentants, des transports effectués au moyen de remises accordées par la Compagnie concessionnaire de Dendre-et-Waes. Ces transports ont fait l'objet d'une discussion publique et d'un rapport déposé à la Chambre le 22 mai 1855. (*Documents parlementaires*, n° 221 de la session de 1854-1855.) Cette affaire a été régularisée en 1857 : les remises consenties, et telles qu'elles ont été autorisées par le Gouvernement, avaient pour but et pour conséquence de ramener au taux uniforme de 4 fr. 50 c. par tonne, le prix de transport des charbons expédiés du bassin du Centre et du bassin de Charleroy, en destination de Zele ou de Lokeren; ces remises n'affectaient, en aucune façon, les recettes de l'État belge; elles étaient prélevées exclusivement sur la part de produit qui revenait à la Compagnie.

Les remises ont cessé d'être accordées à partir du 1er mai 1860; il y a été substitué des prix nouveaux constituant un véritable tarif spécial : le tarif normal est réduit de 30 p. °/₀, et la recette effectuée se partage par moitié entre l'État et la Société. (Voir *Compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour l'année* 1860, p. 73.) La légalité des réductions originairement accordées par la Compagnie avait d'ailleurs été reconnue par la commission d'industrie de la Chambre des Représentants. (*Documents parlementaires*, session de 1857-1858, n° 88.)

La Société Générale pour favoriser l'industrie nationale a garanti l'émission de tous les titres de la Compagnie de Dendre-et-Waes; elle les a pris au pair. Elle s'est, de plus, engagée à remplir, au prix du fonds social, toutes les obligations résultant du cahier des charges de la concession, et à solder toutes les dépenses antérieures au jour de l'exploitation du chemin de fer sur toute son étendue; par contre, la Société Générale a perçu, à son profit, toutes les sommes revenant à la Compagnie de Dendre-et-Waes, jusqu'au dit jour de l'exploitation du chemin sur tout son développement. Ce jour a été le 1er mai 1856.

L'exploitation *partielle* a produit, de la sorte, pour la Société Générale, savoir :

	fr. c.
En 1853	140,353 83
— 1854	396,255 23
— 1855	650,396 39
— 1856 (4 premiers mois)	278,973 46

Sauf déduction des *remises* accordées et dont le chiffre n'est pas indiqué dans les rapports de la Société Générale à ses actionnaires.

A partir du 1er mai 1856, les recettes et les dépenses se sont produites comme il suit :

ANNÉES.	RECETTES.			Remises sur les transports de charbons.	Reste comme recette brute.	DEPENSES.			Excédant de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.				
	Reçu du Trésor public.	Divers.	TOTAL.			Frais généraux.	Divers.	TOTAL.		Intérêts des obligations.	Amortissement des obligations.	Dividende.	Société Générale.	Surplus ou deficit.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1856	625,784	»	625,784	»	625,784	8,241	»	8,241	617,543	280,000	35,000	300,000	»	+ 2,543
1857 (8 mois). .	(1) 1,025,195	1,257	1,026,452	17,791	1,008,661	14,322	7,107	21,429	987,232	417,407	73,000	472,500	28,306	— 3,681
1858	1,131,144	930	1,132,074	71,456	1,060,618	13,880	215	14,095	1,046,523	412,380	77,000	558,000	»	— 857
1859	1,183,673	1,534	1,185,207	71,742	1,113,465	13,642	»	13,642	1,099,823	407,700	84,000	612,000	»	— 877
1860	1,179,038	1,762	1,180,800	28,925 (4 mois).	1,151,875	13,321	2,427	15,748	1,136,127	402,780	86,000	660,000	»	—12,653

13° *Chemin de fer du Centre.*

On connait les circonstances qui, malgré la loi de concession du 21 mai 1845, ont retardé la construction d'un chemin de fer de *Manage à la Sambre* ou du *Centre à Erquelinnes*.

En 1851, lorsque le Gouvernement soumit à la Législature un vaste projet de travaux d'utilité publique, les localités qui avaient compté sur la réalisation de la concession votée en 1845, s'adressèrent aux Chambres pour que celles-ci prissent des mesures qui fissent droit à leur légitime impatience d'être dotées de la voie ferrée qui leur avait été solennellement promise. — On déposa dans la loi une disposition qui permettait au Gouvernement de concéder un chemin de fer de *Manage à la Sambre*.

Le 24 novembre 1852, le Ministre des Travaux publics introduisit devant les Chambres un projet de concession pour le susdit chemin de fer, avec réserve de préférence pour l'octroi ultérieur à la même Compagnie de la ligne de Mons à Haumont. Ce projet ne reçut pas de suite ; et, sous la date du 7 avril 1853, il y fut substitué un nouveau projet pour la concession pure et simple de la ligne du *Centre*, en faisant de la ligne de Mons à Haumont une entreprise tout à fait distincte et indépendante de la première.

La concession du Centre à Erquelinnes fut accordée, dans ces termes, par arrêté royal du 27 septembre 1853. Le 10 juin 1856, elle reçut un accroissement important, sinon sous le rapport de son étendue, au moins sous le rapport de son utilité, pour ce qui touche les transports dans la direction de Bruxelles : la ligne du Centre fut prolongée jusqu'à la station des Écaussines. — En 1859, la même Compagnie obtint une seconde extension par la concession d'une section de Beaume à Marchienne-au-Pont.

La ligne du Centre est construite en ce qui concerne la partie principale et le complément y ajouté en 1856. On vient de mettre la main aux travaux du raccordement de Marchienne.

La section de Beaume à Erquelinnes, longue de 22 kilomètres 601 mètres, a été livrée à l'exploitation le 2 août 1857 ; mais, pendant les six premières semaines, le service s'est fait aux frais de l'entreprise générale des travaux, de sorte que c'est seulement à partir du 18 septembre 1857 que les recettes et les dépenses se sont effectuées pour le compte de la Compagnie concessionnaire. — Quant à la section des Écaussines à Beaume, elle a été ouverte au transport des marchandises le 20 janvier 1860, et au transport des personnes le 20 février suivant ; cette deuxième section mesure 13 kilomètres 126 mètres. — Le chemin, dans son ensemble, a donc un développement de 35 kilomètres 727 mètres. Il est établi à simple voie, et les rails y pèsent 37 kilogrammes au mètre courant. A la date du 31 décembre 1860, l'exploitation du Centre employait 5 locomotives, 10 voitures à voyageurs et 673 wagons à bagages ou à marchandises.

A la même époque, le capital social s'élevait à 11,200,000 fr., savoir :

	fr.	c.
11,000 actions de 500 fr chacune.	5,500,000	00
16,666 obligations rapportant 15 francs d'intérêt. .	5,000,000	00
2,692 — émises à 260 francs.	700,000	00
Ensemble. . .	11,200,000	00
Des 16,666 obligations prémentionnées, 9,500 ont été émises à 250 francs seulement, ce qui fait une différence de . . . . sur le capital prévu.	475,000	00
Reste. . .	10,725,000	00
A la même date, les comptes courants soldaient par. . . à la charge de la Compagnie,	931,702	63
ce qui portait les frais de construction à. . . .	11,656,702	63

La *situation financière* de la Compagnie, publiée à la suite de son rapport du 26 avril 1862, renseigne, en outre, au passif, un emprunt de 700,000 francs couvert par une vente de matériel, et, de plus, une troisième émission d'obligations (4,000 à 250 francs).

(1) Y compris 19,680 fr. 13 c. bonifiés, de mai à octobre 1857, par l'Etat à la Compagnie, pour réparer l'omission faite, dans tous les décomptes antérieurs au 1er mai 1857, du produit du *camionnage*, et dans les décomptes du 1er octobre 1856 au 30 avril 1857, du produit de parcours sur la ligne de Landen à Hasselt. Dans cette somme, 28,306 fr. 07 c. concernaient l'exploitation des sections *partielles* et revenaient à la Société Générale ; le surplus, ou 21,374 fr. 06 c., appartenait à l'exploitation de la ligne entière et revenait à la Compagnie de Dendre-et-Waes.

Les recettes et les dépenses de l'exploitation, depuis le 18 septembre 1857 jusqu'au 31 décembre 1860, sont indiquées dans le tableau suivant, lequel fait voir que l'excédant des recettes n'a pu couvrir annuellement qu'une partie des intérêts revenant aux obligations créées.

ANNÉES (1).	RECETTES.			DÉPENSES de L'EXPLOITATION.	EXCÉDANT de RECETTES.
	EXPLOITATION.	DIVERS.	TOTAL.		
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1857	69,577 16	17,547 92	87,125 08	55,737 38	31,387 70
1858	239,102 00	43,301 00	282,403 00	213,255 00	69,148 00
1859	261,637 08	34,577 91	296,214 99	213,301 34	82,913 65
1860	456,470 43	48,752 89	505,223 32	352,400 48	152,822 84

14° *Chemin de fer du Luxembourg.*

Une loi du 18 juin 1846 avait autorisé le Gouvernement à accorder la concession d'un chemin de fer de *Bruxelles à Arlon*, avec embranchements vers l'Ourthe et vers Bastogne, et prolongements, au delà des frontières française et grand-ducale, d'un côté, vers Messancy et Thionville et, de l'autre côté, vers Luxembourg.

Les travaux devaient être terminés dans les cinq ans. Au mois de mars 1847, un nouveau délai de cinq ans fut accordé aux concessionnaires; l'année suivante, une partie notable du cautionnement déposé fut remboursé. Enfin, lors du vote de la loi du 20 décembre 1851, il intervint, entre la Compagnie et le Gouvernement, une convention qui assurait une garantie de *minimum* d'intérêt sur certaines parties de la voie projetée.

Cette entreprise rencontra des entraves successives qui ont singulièrement retardé la marche régulière de ses travaux : ainsi, aux termes du cahier des charges de 1846, le chemin de fer du Luxembourg, partant de Bruxelles, se dirigeait sur Wavre, point où il empruntait la ligne, concédée antérieurement, de Louvain à la Sambre. De Wavre à Namur, la Compagnie du Luxembourg n'avait aucune dépense de construction à faire; mais ensuite de la déchéance de la Société de Louvain à la Sambre, la Compagnie du Luxembourg fut tenue d'établir la ligne entière de Bruxelles à Arlon.

Des embarras d'une autre nature surgirent en 1855; c'est seulement à partir de cette époque que la Compagnie reçut une direction énergique et marcha résolûment vers le but qui lui était assigné. Malgré toutes les difficultés inhérentes aux travaux, malgré l'étendue de la route, la section de Namur à Arlon fut ouverte à la circulation au mois d'octobre 1858.

Cependant, les embranchements de l'Ourthe et de Bastogne restent encore à faire. Le premier est compris dans la concession de la ligne de Liége vers le chemin de fer du Luxembourg, qui figure parmi les projets votés par la loi du 12 août 1862.

Les différentes sections formant la concession du Luxembourg ont été livrées à l'exploitation dans l'ordre suivant :

	Mètres.
Bruxelles à La Hulpe.	14,768, le 12 août 1854.
La Hulpe à Gembloux.	23,500, le 9 juin 1855.
Gembloux à Rhisne.	11,169, le 10 septembre 1855.
A reporter. . .	49,437 mètres.
Report . . .	49,437
Rhisne à Namur.	6,000, le 14 avril 1856.
Chemin de ceinture de Bruxelles.	6,535, le 23 octobre 1856.
Namur à Ciney.	28,000, le 15 mai 1858.
Ciney à Grupont.	38,000, le 15 juillet 1858.
Grupont à Arlon.	69,581, le 27 octobre 1858.
Arlon à la frontière.	9,836, le 14 septembre 1859.
Longueur totale. . .	207,389 mètres.

(1) Les chiffres concernant 1858 sont empruntés à la statistique annuelle; les autres sont empruntés aux rapports de la Compagnie.

La ligne n'est doublée que sur un développement de 9 kilomètres 660 mètres; les rails y pèsent 32 kilogrammes au mètre courant.

Au commencement de 1861, la Compagnie disposait de 31 locomotives, 110 voitures à voyageurs et 752 wagons à bagages ou à marchandises.

Le bilan arrêté par la Compagnie, au 31 décembre 1860, accuse le capital social dont voici la composition :

	fr.
100,000 actions à 500 francs.	50,000,000
112,089 obligations de 4 liv. st. ou 100 francs. .	11,208,900
25,000 id. de 20 liv. st. ou 500 francs. .	12,500,000
20,000 id. de 20 liv. st. ou 500 francs. .	10,000,000
Ensemble. . .	83,708,900
A ajouter, du chef d'un emprunt. . .	125,000
Total. . .	83,833,900

De son côté, le compte de construction se présentait comme suit, à la même date :

	fr.
100,000 actions en circulation. Valeur réalisée sur ces dernières et celles frappées de déchéance	45,023,644
113,392 obligations de 100 francs 5 p. °/o, remboursables à 125 francs.	8,817,975
25,000 obligations de 500 francs 5 p. °/o, remboursables à 625 francs	9,560,234
10,893 obligations, deuxième émission.	4,436,850
Ensemble . .	67,838,703

Le canal a coûté :

Rachat de la concession.	6,288,285
Travaux ultérieurs.	2,991,378
Ensemble. . .	9,279,663
Reste pour le chemin de fer. . .	58,559,040

La garantie de *minimum* d'intérêt, stipulée par la loi du 20 décembre 1851, s'élève, en totalité, à 900,000 francs, savoir :

	fr.
Section de Namur à Ciney	236,000
— de Ciney à Rochefort	144,000
— de Rochefort à Poix	136,000
— de Poix à Neufchâteau	92,000
— de Neufchâteau à Habay	108,000
— de Habay à Arlon	84,000
Embranchements vers l'Ourthe et vers Bastogne	100,000
Comme ci-dessus	900,000

ou 4 p. °/₀ sur un capital de 22,500,000 francs.

On sait que des modifications importantes ont été apportées par la loi du 12 août 1862 au service de cette garantie et à son application. Ce n'est pas ici le lieu d'indiquer les détails de ces modifications, la présente publication ne devant pas embrasser des faits postérieurs au 31 décembre 1860. Nous nous bornerons à faire remarquer que la garantie consentie en 1851 n'a coûté, jusqu'à ce jour, au Trésor public que 388,372 fr. 43 c., dont 116,305 fr. 71 c. en 1858 et 272,066 fr. 72 c. en 1859. Pour chacune de ces années, le *maximum* assuré par l'État était respectivement de 278,345 fr. 20 c. et de 800,000 francs.

La Compagnie n'a publié ses rapports annuels qu'à partir de 1859. Nous allons faire connaître les résultats de l'exploitation pour les exercices 1856 et 1858, tels qu'ils sont constatés par la statistique ; — le Département n'a jamais reçu les comptes de 1857 ; — quant aux recettes et aux dépenses de 1859 et de 1860, nous en puisons les chiffres dans les rapports imprimés du conseil d'administration.

ANNÉES.	RECETTES.				DÉPENSES de l'exploitation.	EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.		
	Exploitation.	Divers.	Garantie.	TOTAL.			Intérêts.	Remboursement d'obligations.	Surplus.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1856	796,533 00	5,264 00	» »	801,797 00	390,330 00	411,467 00	411,467 00	» »	» »
1858	1,791,708 00	(1)87,745 00	116,306 00	1,995,759 00	954,765 00	1,040,994 00	876,333 00	30,998 00	103,552 00 (2) 30,114 00
1859	2,818,015 62	5,771 45	272,066 72	3,095,853 79	1,606,342 52	1,489,511 27	1,199,690 15	34,000 00	255,821 12
1860	3,378,178 15	42,801 54	» »	3,420,979 69	1,739,889 47	1,681,090 22	1,375,011 76	37,000 00	269,078 46

Pour l'exercice 1858, la Société du Luxembourg a donné des dividendes montant ensemble à 125,000 francs ; elle a, de même, distribué 307,195 fr. 22 c. pour 1859 et enfin 370,451 fr. 25 c. pour 1860, bien que les sommes figurant dans la dernière colonne du tableau qui précède n'atteignent pas ces trois chiffres. La différence provient des recettes obtenues sur le canal de l'Ourthe, lesquelles ont laissé un boni :

	fr. c.
En 1858, de	21,448 00
— 1859, de	53,242 05
— 1860, de	82,538 70

Savoir :

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.	DIFFÉRENCE.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1858	29,228 00	7,780 00	21,448 00
1859	71,597 40	18,355 35	53,242 05
1860	109,787 47	27,248 77	82,538 70

15° Chemin de fer de la jonction de l'Est (Manage à Wavre).

La concession du chemin de fer de Manage à Wavre avait été autorisée par une loi du 18 juillet 1846 ; elle avait été accordée le même jour. Mais elle ne put aboutir que lorsque les concessionnaires eurent obtenu, par le vote de la loi du 20 décembre 1851, la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 200,000 francs pendant cinquante ans ; cette garantie est applicable comme il suit :

	fr.
Section de Manage à Nivelles	64,000
— de Nivelles à Genappe	72,000
— de Genappe à Court-Saint-Étienne	34,000
— de Court-Saint-Étienne à Wavre	30,000

Une convention approuvée par arrêté royal du 24 décembre 1862 a modifié l'application de la garantie d'intérêt ; mais nous n'avons pas à nous en préoccuper pour le moment.

La ligne de Manage à Wavre a été livrée à l'exploitation dans l'ordre suivant :

	Mètres.
Manage à Nivelles	13,368, le 7 août 1853.
Nivelles à Genappe	9,195, le 2 décembre 1854.
Genappe à Court-Saint-Étienne	10,036, le 19 mai 1855.
Court-Saint-Étienne à Ottignies (3)	2,978, le 23 août 1855.
Ottignies à Wavre (3)	5,514, le —
Ensemble	41,091 mètres.

Ce chemin n'est doublé dans aucune de ses parties ; les rails y pèsent 32 kilogrammes au mètre courant. Au 31 décembre 1860, l'exploitation s'effectuait au moyen de 7 locomotives, 17 voitures à voyageurs et 311 wagons à bagages ou à marchandises.

(1) Y compris 53,958 francs qui formaient le solde des comptes de 1857.

(2) Y compris 9,512 francs représentant diverses dépenses, de sorte que le solde de l'exercice est, en réalité, de 20,599 francs.

(3) Nous avons vu, plus haut, que la section de Court-Saint-Étienne à Wavre, est commune aux railways de l'Est belge et de la jonction de l'Est.

Le capital social est de 9,587,500 francs (valeur réalisée) :

	fr.
42,500 actions de 125 francs chacune. . . .	5,312,500
Emprunt de 1852, à 4 p. %, ayant produit. . (Cet emprunt comporte 4,500 obligations de 1,000 francs, remboursables au pair en 50 ans.)	3,375,000
Emprunt de 1858, à 3 p. %, ayant produit. . (Cet emprunt comporte 4,000 obligations de 300 francs, remboursables au pair.)	900,000
Total. . .	9,587,500

Les porteurs de titres de la Société de Manage à Wavre résident presque tous en Angleterre.

Les comptes rendus annuels publiés par le conseil d'administration ne contiennent pas des renseignements suffisants pour qu'il nous soit possible, à l'aide de ces seuls documents, de dresser les comptes de l'exploitation.

Voici quels sont les chiffres que contient à cet égard la statistique du Ministère des Travaux publics :

ANNÉES.	RECETTES.				DÉPENSES de l'exploitation.	EXCÉDANT des recettes.	INTÉRÊTS et amortissement des obligations.	MANQUANT.
	Exploitation.	Divers.	Garantie.	TOTAL.				
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1856.	313,620	18,111	200,000	531,731	351,949	179,782	179,782	»
1857.	364,469	»	200,000	564,469	374,486	189,983	200,000	10,017
1858.	373,293	1,114	168,566	542,973	342,973	200,000	229,480	29,480
1859.	358,089	3,539	187,082	548,710	348,710	200,000	263,600	63,600
1860.	364,994	14,781	180,875	560,650	398,901	161,749	264,530	102,781

En 1854 et en 1855, le Trésor public a payé, à titre de garantie, respectivement 10,958 fr. 82 c. et 154,071 fr. 23 c. Ces deux sommes équivalent, au *prorata* des sections exploitées et du temps pendant lequel elles ont été livrées à la circulation, au *maximum* de la subvention consentie au profit de la Compagnie de Manage à Wavre.

16° *Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.*

Cependant toutes les concessions belges ne furent pas aussi laborieuses que celles dont il a été parlé jusqu'ici dans le présent exposé; dès que les crises de 1846, de 1847 et de 1848 commencèrent à ne plus faire sentir leur influence, les entreprises de chemins de fer purent se réaliser avec infiniment moins de difficultés et de lenteurs. La concession d'Anvers à Rotterdam, consécration matérielle et visible de l'union qui doit désormais exister entre deux peuples dont les destinées ont été longtemps communes, fut la première qui se produisit dans ces jours meilleurs.

Le projet de cette ligne, présenté à la Chambre des Représentants sous la date du 29 octobre 1852, était transformé en loi du pays dès le 10 décembre suivant. Le chemin de fer devait être achevé pour le 1er février 1856; il l'était à partir du 21 juin 1854.

Cette ligne mesure un développement total de 119 kilomètres 296 mètres, y compris 37 kilomètres de service en rivière exploité par bateaux à vapeur. — Dans cette longueur, la partie du chemin qui est établie sur le territoire belge, entre Anvers et la frontière, figure pour 28,573 mètres.

Ce chemin est à simple voie, et les rails y pèsent 33 kilogrammes au mètre courant; le matériel d'exploitation se compose de 14 locomotives, 44 voitures à voyageurs, 147 wagons à bagages ou à marchandises et 4 bateaux à vapeur : telle était, du moins, la situation au 31 décembre 1860. Indépendamment de ces moyens de transport, la Société affrète, d'une manière permanente, 6 bateaux à voiles pour le service des marchandises.

Le coût de construction était représenté de la manière suivante, à la date du 1er janvier 1861 :

	fr.	c.
50,000 actions de 250 francs, au pair	12,500,000	00
1,077 obligations de 1,000 francs	1,077,000	00
4,407 obligations de 500 francs de valeur nominale, produisant 15 francs d'intérêt, lesquelles ont été émises : 3,607 à 270 francs et 800 à 290 francs. Valeur réalisée. . . .	1,205,890	00
Travaux de premier établissement dont le coût a été prélevé sur les produits de l'exploitation.	273,039	88
Ensemble. . .	15,055,929	88

Les 4,407 obligations renseignées ci-dessus pour une valeur réelle de 1,205,890 francs sont remboursables au taux de 500 fr., et ont une valeur nominale de 2,203,500 francs.

Outre sa propre concession, la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam exploite la ligne de Lierre à Turnhout; elle paye annuellement à la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne : 1° une somme de 172,000 francs, égale au *minimum* d'intérêt garanti par l'État sur le capital affecté à la construction de la ligne et dont le payement incombe, en définitive, à l'État, sous déduction des bénéfices résultant de l'exploitation; 2° une somme de 21,500 francs, de laquelle il faut déduire celle de 6,000 francs que l'État doit admettre en compte pour frais d'administration alloués à la Société du chemin de fer de Turnhout par ses statuts, et que la Société d'Anvers à Rotterdan ne doit pas rembourser.

La convention qui fixe ces conditions entre les deux Sociétés peut être résiliée, au gré de l'une ou de l'autre, tous les ans, à partir du 31 décembre 1858, en prévenant trois mois d'avance. (Voir *Les Sociétés anonymes en Belgique, en* 1857, par Ad. Demeur, page 195, note 2.)

Les recettes et les dépenses de la Compagnie d'Anvers à Rotterdam, pendant les années 1856 à 1860, sont indiquées ci-dessous :

ANNÉES.	RECETTES — Chemin de fer.	RECETTES — Bateaux à vapeur.	RECETTES — Report du solde de l'année précédente.	RECETTES — TOTAL.	DÉPENSES — Chemin de fer.	DÉPENSES — Bateaux à vapeur.	DÉPENSES — TOTAL.	EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT DE RECETTES — Lierre à Turnhout.	EMPLOI — Travaux de premier établissement	EMPLOI — Intérêts des obligations.	EMPLOI — Dividende.	EMPLOI — Divers.	EMPLOI — Solde à reporter à l'année suivante.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1856	732,156	284,359	»	1,016,515	468,274	236,723	704,997	311,518	29,668	218,040	7,691	5,565	20,554	»
1857	831,369	337,422	»	1,168,791	449,049	267,026	716,075	452,716	»	»	100,000	350,000	»	2,716
1858	842,127	351,569	2,716	1,196,412	469,271	256,143	725,414	470,998	17,752	(1)25,000	100,000	325,000	»	3,246
1859	821,934	333,161	3,246	1,158,341	436,418	249,216	685,634	472,707	19,458	»	100,000	350,000	»	3,249
1860	947,178	383,972	3,249	1,334,399	546,458	251,520	797,978	536,421	6,843	»	100,000	400,000	»	29,578

17° *Chemin de fer de Pepinster à Spa.*

Concédée le 8 avril 1853, en vertu d'une loi du 16 mars précédent, la ligne de Pepinster à Spa a été ouverte à la circulation comme suit :

	Mètres.
Section de Pepinster à Theux . .	5,000, le 21 octobre 1854.
— de Theux à La Reid. . .	3,000, le 7 novembre 1854.
— de La Reid à Spa . . .	4,419, le 17 février 1855.
Ensemble. . .	12,419 mètres.

Ce chemin est à simple voie; les rails n'y pèsent que 24 kilogrammes au mètre courant; le matériel affecté à son exploitation consistait, au 31 décembre 1860, en : 3 locomotives, 7 voitures à voyageurs et 42 wagons à bagages ou à marchandises.

Le coût de la construction est renseigné à 2,798,204 francs, dans la statistique du Département des Travaux publics pour 1860; et voici quelle est la répartition de ce capital, au point de vue des titres ou des valeurs qui le représentent :

	fr. c.
7,300 actions de 250 francs.	1,825,000 00
1,900 obligations de 250 francs, à 5 p. %. . .	475,000 00
A reporter. . .	2,300,000 00
Report. . .	2,300,000 00
1,192 obligations de 500 francs, à 3 p. %, sur 2,333 dont l'émission est autorisée. Valeur obtenue.	330,370 00
Indemnité envers la Société de la route de la Vesdre, à amortir par annuités	130,000 00
Matériel d'exploitation acheté au moyen des bénéfices de l'exploitation.	37,834 09
Total. . .	2,798,204 09

L'indemnité consentie en faveur de la Société qui a construit la route de la Vesdre a été accordée à titre de dédommagement pour la dépréciation que cette route devait nécessairement éprouver, par suite de la création d'une voie ferrée qui était appelée à attirer à elle tous les transports.

Les comptes de la Société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa sont établis dans le tableau qui suit. On verra que l'entreprise est relativement très-productive, bien que le développement du chemin soit fort court : cela tient à la situation de la ligne et à sa grande fréquentation dans la saison des bains.

ANNÉES.	RECETTES — Exploitation.	RECETTES — Report du solde de l'année précédente.	RECETTES — TOTAL.	DÉPENSES de l'exploitation.	EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT — Paye à la Société de la route de la Vesdre.	EMPLOI — OBLIGATIONS — Intérêts.	EMPLOI — OBLIGATIONS — Amortissement.	EMPLOI — Dividende.	EMPLOI — Matériel d'exploitation	EMPLOI — Solde à reporter à l'année suivante.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1856 . . .	170,617 61	» »	170,617 61	93,213 34	77,404 27	10,000 00	39,230 00	11,500 00	» »	» »	16,674 27
1857 . . .	201,675 21	16,674 27	218,349 48	106,275 20	112,074 28	10,000 00	39,570 00	11,000 00	» »	» »	51,504 28
1858 . . .	213,336 14	51,504 28	264,840 42	114,725 69	150,114 73	10,000 00	39,124 17	11,000 00	73,000 00	» »	16,990 56
1859 . . .	238,266 21	16,990 56	255,256 77	122,993 52	132,263 25	10,000 00	40,025 00	12,000 00	45,625 00	24,613 25	» »
1860 . . .	257,642 21	» »	257,642 21	124,056 37	133,585 84	10,000 00	39,465 00	12,500 00	58,400 00	13,220 84	» »

(1) Somme consacrée à l'amortissement d'une dépense faite pour acquisition de *matériel* d'exploitation.

18° *Chemin de fer de Lierre à Turnhout.*

Dans la pensée du Gouvernement et des Chambres législatives, la ligne de Lierre à Turnhout, concédée le 5 octobre 1855, devait ne former qu'une seule et même exploitation avec le petit embranchement construit aux frais du Trésor public, de Contich à Lierre; cette pensée ne put se réaliser, et la ligne prémentionnée constitue une exploitation spéciale jouissant d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. °/₀ sur un capital de 4,300,000 francs (soit 172,000 francs), pour une période de cinquante ans.

Ce chemin, dont la longueur est de 37 kilomètres 373 mètres, a été livré à la circulation à partir du 19 avril 1855; il se trouve entre les mains de la Compagnie qui exploite la ligne d'Anvers à Rotterdam; — les conditions auxquelles l'abandon provisoire en a été fait sont analysées plus haut.

Le chemin de Lierre à Turnhout est à simple voie; l'exploitation en est faite au moyen de 4 locomotives, de 12 voitures à voyageurs et de 36 wagons à bagages ou à marchandises.

Le fonds social de la Société anonyme qui s'est substituée au concessionnaire primitif de cette ligne, est représenté par 8,600 actions de 500 francs chacune, ce qui équivaut à une valeur nominale de 4,300,000 francs.

La garantie payée par l'État, pour l'année 1855, s'est élevée à la somme de 93,199 fr. 34 c.; elle ne pouvait pas dépasser 105,084 fr. 93 c., eu égard au temps pendant lequel la ligne a été exploitée. — Dans les arrangements originairement pris avec le Gouvernement, il avait été stipulé que le *minimum* d'intérêt assuré serait porté à 200,000 francs, si la Société de Lierre à Turnhout venait à exécuter le prolongement de Turnhout à Contich; il va de soi que cette partie de la convention est restée sans suite, puisque le prolongement dont il s'agissait a été construit aux frais du Trésor public.

D'après la statistique du Département des Travaux publics, les recettes et les dépenses de la Compagnie de Lierre à Turnhout se sont produites dans les termes suivants, pour chacune des années 1856 à 1860 :

ANNÉES.	RECETTES.					DÉPENSES	EXCÉDANT	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.			
	Exploitation.	Divers.	Compagnie d'Anvers à Rotterdam.	Garantie	TOTAL.	de l'exploitation.	de recettes.	Actionnaires.	Fondateurs.	Frais généraux.	Réserve.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1856 . . .	214,185	»	»	147,132	361,317	195,737	165,580	165,580	»	»	»
1857 . . .	178,819	»	»	166,379	345,198	173,198	172,000	172,000	»	»	»
1858 . . .	189,223	831	15,693	169,452	375,199	188,335	186,864	172,000	1,471	»	13,393
1859 . . .	204,704	6,737	12,500	169,341	393,282	202,708	190,574	172,000	1,257	6,000	11,317
1860 . . .	233,287	9,386	12,500	144,978	400,151	209,436	190,715	172,000	1,537	6,000	11,178

19° *Chemins de fer de Mons à Haumont et de Saint-Ghislain à Élouges.*

Par arrêté royal du 15 janvier 1854, la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, et MM. de Rothschild frères, furent déclarés concessionnaires d'un chemin de fer de Mons à la frontière française, dans la direction d'Aulnois et Haumont.

Dès le 9 juillet 1856, une concession avait été accordée pour l'établissement d'une voie ferrée destinée à rattacher les rivages du canal de Mons à Condé, à Saint-Ghislain, à une partie des houillères du couchant de Mons.

Au mois de mars 1856, ces deux chemins de fer vinrent se réunir dans les mains d'une même Compagnie, qui prit la dénomination de « Société anonyme des chemins de fer de Mons à Haumont et de Saint-Ghislain. »

Un arrêté royal du 4 août 1856 autorisa ladite Compagnie à prolonger jusqu'à la station de Frameries, du chemin de fer de Mons à Haumont, la branche de la ligne de Saint-Ghislain qui se dirige vers les fosses du Buisson.

Enfin, par contrat avenu le 12 décembre 1856, la Compagnie de Mons à Haumont et de Saint-Ghislain est devenue propriétaire du chemin de fer de Thulin à Élouges, dont des tiers avaient obtenu antérieurement la concession à perpétuité.

Si l'on ajoute à ces quatre sections, d'une part, un embranchement partant de la station de Haumont et se dirigeant vers la Sambre, et, d'autre part, un raccordement vers Maubeuge, on trouve que la concession connue sous le nom de *Mons à Haumont et de Saint-Ghislain* embrasse un développement total de 57 kilomètres 754 mètres, y compris la partie française aussi bien que la partie qui s'étend sur le territoire belge. — Cette longueur comprenait, au 31 décembre 1860, 29,008 mètres de simple voie et 28,746 mètres de double voie. A la même époque, le service de l'exploitation se faisait au moyen de 22 locomotives, 21 voitures à voyageurs et 551 wagons à bagages ou à marchandises.

La ligne prémentionnée de Mons à Haumont a été ouverte aux transports à partir du 1ᵉʳ mai 1858; mais, dès le 1ᵉʳ juillet suivant, elle a passé dans les mains de la Compagnie française du Nord, de même que toutes les sections qui sont comprises dans la concession, telles qu'elles sont indiquées ci-dessus. — L'acte en vertu duquel la location a eu lieu porte la date du 4 juin 1858; il y est stipulé que les lignes sont prises à bail, moyennant le prix invariable de 1,200,000 francs payable de six mois en six mois; néanmoins, et pendant les trois premières années, à raison de ce que les lignes n'auraient pas encore acquis tout leur développement, le prix a été réduit, pour les six premiers semestres, à 550,000 fr. au lieu de 600,000 fr. par semestre; cela revenait à ramener le prix du bail à 1,100,000 fr. pour chacune des trois premières années.

Dans sa séance du 14 avril 1859, l'assemblée générale des actionnaires a autorisé le conseil d'administration de la Société de Mons à Haumont et de Saint-Ghislain à faire « la cession définitive de la partie française du chemin de fer de Mons à Haumont, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, en recevant, à titre du prix de cession, le prix de bail actuel et en conservant toutes les garanties de droit. » Il a été, depuis lors, dressé acte de cette cession, qui est ainsi devenue un fait accompli.

Au 31 décembre 1860, le compte de la construction était renseigné à 18,131,284 francs, savoir :

	fr.
20,000 actions de 500 francs	10,000,000
21,800 obligations de 600 francs, produisant 3 p. %, émises à 290 francs et remboursables au pair	6,322,000
Dépenses supplémentaires effectuées par la Compagnie du Nord, depuis la cession de la ligne.	1,809,284
Total . .	18,131,284

La statistique du Département des Travaux publics renseigne comme suit les opérations de 1858, pour ce qui concerne la Compagnie concessionnaire proprement dite, sans égard aux intérêts de la Société du Nord :

RECETTES :

	fr.
Intérêts des titres créés, pour les 4 premiers mois de l'année, lesquels intérêts ont été payés par l'entreprise générale.	240,666
Produits de l'exploitation, en mai et en juin	15,019
Prix du bail de la Compagnie du Nord, pour le deuxième semestre 1858.	550,000
En caisse	10,200
Ensemble . . .	815,885

DÉPENSES :

Dépenses de l'exploitation, en mai et en juin.	49,314
Excédant de recettes. . .	766,571

Cet excédant a été employé de la manière indiquée ci-dessous :

Intérêts et amortissement d'obligations. . . .	362,060	
Intérêts aux actions (20 francs pour 6 mois) . .	400,000	
Solde à nouveau.	4,511	
Total.		766,571

Pour ce qui la concerne, la Compagnie du Nord accuse une perte de 202,361 francs sur ses opérations des six derniers mois de 1858, dans leurs rapports avec le chemin de fer de Mons à Haumont et de Saint-Ghislain.

Les comptes de 1859 et de 1860 se présentent comme il suit :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES de l'exploitation.	EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.				MANQUANT.
	Exploitation.	Divers.	TOTAL.			Intérêts et amortissement des obligations.	Intérêts aux actions.	Intérêts sur les sommes consacrées par le Nord à l'achèvement des lignes.	Frais généraux.	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1859	1,376,571	14,105	1,390,676	742,397	648,279	351,775	800,000	90,916	18,225	612,637
1860	1,427,277	57,889	1,485,166	605,259	579,907	352,025	800,000	90,464	20,000	682,582

Les deux sommes figurant dans la dernière colonne de ce tableau représentent la perte essuyée par la Compagnie du Nord pendant les années 1859 et 1860. Il est superflu, sans doute, de faire remarquer que cette perte a sa compensation dans la réaction que les lignes de Mons à Haumont et de Saint-Ghislain exercent sur le réseau français du Nord, en constituant pour celui-ci un affluent dont l'importance est certainement incontestable. D'ailleurs, en supposant que cette compensation ne fût pas complète (ce qu'il nous est impossible de déterminer), on devrait ne pas perdre de vue que les lignes dont il s'agit ont été livrées à la circulation depuis trop peu de temps pour avoir pu atteindre le chiffre de leurs recettes normales et le mouvement auquel elles sont appelées; cette dernière observation s'applique plus spécialement au railway proprement dit de Mons à Haumont, envisagé à la fois au point de vue des relations qu'il dessert comme reliant Mons à la ligne française de Paris à Erquelinnes et au point de vue des débouchés qu'il ouvre aux transports que la ligne de Saint-Ghislain apporte à Frameries.

20° *Chemin de fer de Hasselt à Aix-la-Chapelle, par Maestricht.*

Le cahier des charges relatif à la double concession de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt, réservait à la Société qui a construit ces deux sections, le droit d'exécuter, par préférence, le prolongement du tronçon de Landen à Hasselt vers la limite du Limbourg. La Société ne fit pas usage de cette faculté; mais, en 1853, elle vint, de concert avec une Compagnie nouvelle, soumettre au Gouvernement une combinaison qui permît de réaliser l'éventualité, prévue dès 1845, d'un allongement du chemin de fer dans la direction de Maestricht.

Voici en quoi cette combinaison consistait : la Compagnie du railway de *Maestricht à Aix-la-Chapelle* consentait à construire, exploiter et entretenir la ligne de *Hasselt à la frontière du duché de Limbourg;* elle s'obligeait, en outre, à pourvoir au parachèvement, à l'exploitation et à l'entretien de la ligne de Landen à Hasselt, et ainsi que nous l'avons dit plus haut, à payer, en lieu et place du Trésor public, à la Société concessionnaire de Saint-

Trond-Hasselt, les 50 p. % des recettes brutes que l'État avait jusqu'alors payés à celle-ci. Ces propositions furent ratifiées par une loi du 24 juin 1855; le chemin de fer de Landen à Aix-la-Chapelle fut livré à l'exploitation, dans les conditions qui viennent d'être analysées, à partir du 1er octobre 1856.

La Compagnie de Maestricht à Aix-la-Chapelle existe depuis 1845; elle jouit, à titre gratuit, du produit de la houillère domaniale de Kerckraede. Son exploitation s'exerce sur un développement de 93,460 mètres, savoir :

	Kilom.
Section de Landen à Saint-Trond	10.220
— de Saint-Trond à Hasselt	17.292
— de Hasselt à la frontière du duché de Limbourg	25.349
— de la frontière à Aix-la-Chapelle	40.599
Total	93.460

Toute la ligne est établie à simple voie; les rails y pèsent 36 kilogrammes au mètre courant; à la fin de 1860, le matériel d'exploitation comprenait 17 locomotives, 24 voitures à voyageurs et 418 wagons à bagages ou à marchandises.

Le capital créé par la Société ne s'applique qu'à la partie de Hasselt à Aix-la-Chapelle, le restant des sections exploitées ayant été construit en partie par l'État belge et en partie par la Compagnie concessionnaire des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt; il va de soi cependant que le matériel d'exploitation provient exclusivement de la Société anonyme de Maestricht à Aix-la-Chapelle.

Ce capital social se décompose comme il suit :

	fr.
13,750 actions de 200 thalers chacune	10,312,500
Obligations à 4 ½ p. % (1,800,000 thalers)	6,750,000
Id. à 5 p. % (1,000,000 thalers)	3,750,000
Ensemble	20,812,500

Le compte de construction est fixé à 20,812,584 francs, dans la statistique du Département des Travaux publics pour l'année 1860, savoir :

	fr.
Actions, ainsi qu'il est dit ci-dessus	10,312,500
Valeur réalisée sur le premier emprunt	5,792,192
— sur le second emprunt	3,596,952
Intérêts provenant du capital émis, pendant la durée des travaux	1,110,940
Total égal	20,812,584

Les comptes annuels, pour la période de 1856 à 1860, sont établis dans le tableau suivant, dressé d'après les rapports de la Compagnie et en réduisant les monnaies prussiennes en francs et en centimes, sur le pied de 3 fr. 75 c. par thaler :

Années.	Recettes.				Dépenses.				Surplus ou manquant.
	Exploitation.	Houillère de Kerckraede.	Divers.	Total.	Exploitation.	Compagnie de Landen-Hasselt.	Divers.	Total.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1856	413,054 99	74,455 81	20,053 46	507,564 26	410,440 49	40,108 38 (3 mois)	2,875 07	453,423 64	+ 54,140 62
1857	844,746 44	86,961 53	5,559 88	937,267 85	725,831 79	174,757 04	» »	900,588 83	+ 36,679 02
1858	876,188 60	55,433 37	» »	931,621 97	756,992 59	186,063 91	» »	943,056 50	— 11,434 53
1859	713,399 49	62,272 93	» »	775,672 42	510,174 62	161,081 06	» »	671,255 68	+ 104,416 74
1860	847,922 56	71,992 93	(1) 104,416 74	1,024,332 23	548,119 77	177,015 56	» »	725,135 33	+ 299,196 90

Il s'est donc produit un déficit en 1858 : cela provient de ce que la Compagnie a dû, cette année, faire des travaux considérables d'amélioration et de réparation, ce qui a augmenté, dans de fortes proportions, la dépense prélevée sur les recettes. Voici comment s'est réparti le faible excédant des années 1856, 1857, 1859 et 1860 :

Répartition.	1856.	1857.	1859.	1860.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Dividende aux actionnaires	51,562 50	» »	» »	» »
Réserve	2,578 12	1,559 09	» »	» »
Fonds de garantie. (General-Waaren-Conto)	» »	5,497 29	» »	» »
Fonds de renouvellement. (Erneuerungs-Fonds)	» »	29,622 64	» »	» »
Coupons échus	» »	» »	» »	216,852 18
Encaisse	» »	» »	104,416 74	82,344 72
Totaux	54,140 62	36,679 02	104,416 74	299,196 90

(1) Report du solde des comptes de 1859.

On voit que, pendant la période quinquennale de 1856 à 1860, les actionnaires n'ont pas eu à se féliciter des résultats obtenus; nous n'avons pas à nous occuper des faits antérieurs à 1856, puisque l'exploitation n'a commencé en Belgique qu'à partir du 1er octobre de cette année.

21° *Chemin de fer de Hainaut et Flandres.*

L'autorisation de concéder la ligne d'*Audenarde à Gand* est déposée dans la loi du 20 décembre 1851 ; le Gouvernement en a fait usage sous la date du 27 octobre 1853 : le chemin devait être achevé le 27 octobre 1855; une prorogation fut sollicitée et le délai fatal fut reporté au 1er octobre 1856; l'inauguration n'a pu avoir lieu avant le 15 mai 1857.

Mais un arrêté royal du 30 août 1856 avait accordé la concession d'une ligne reliant Saint-Ghislain à Audenarde, avec embranchements vers Ath et vers Tournay, ligne qui est connue sous la désignation de *Hainaut et Flandres.* Les concessionnaires de ce dernier chemin de fer se substituèrent, en 1857, à la Compagnie d'Audenarde à Gand; celle-ci fut dissoute et ses titres furent détruits le 5 mars 1858.

Ainsi, le chemin de fer d'Audenarde à Gand est aujourd'hui confondu dans la concession générale de Hainaut et Flandres, dont elle fait partie au même titre que les autres branches de cette concession.

La section d'Audenarde à Gand a été livrée aux transports à partir du 28 juin 1857; elle mesure un développement de 27,250 mètres environ, dont 18,250 construits par la Compagnie et 9 kilomètres communs au réseau de l'État, entre La Pinte et le chef-lieu de la Flandre orientale. — Le restant de la ligne principale de Saint-Ghislain à Gand ne s'est ouvert à la circulation que dans le courant de l'année 1861; les travaux des embranchements d'Ath et de Tournay ne sont même pas encore commencés.

L'entreprise de la mise de la ligne en état d'exploitation a fait l'objet d'un marché à forfait, par lequel l'entrepreneur se chargeait du rachat des actions et obligations de la ligne de Gand à Audenarde, et renonçait à la garantie du *minimum* d'intérêt de 72,000 francs consentie par le Gouvernement en faveur de cette ligne; ledit entrepreneur s'obligeait, en outre, à servir, pendant la durée des travaux, 5 p. % d'intérêts sur les titres émis par la Compagnie de Hainaut et Flandres. Pour prix de ces engagements, il recevait 10,000 actions au pair et la valeur réalisée par l'émission du restant du capital social.

Ce capital devait d'abord comprendre :

	fr.
52,000 actions de 500 francs	26,000,000
47,586 obligations de 500 francs, à 3 p. %, émises à 290 francs.	13,800,000
Total . .	39,800,000

Un arrêté royal du 6 mai 1858 ayant autorisé la Compagnie à ajourner l'établissement de la double voie, le capital fut ramené aux proportions suivantes :

	fr.
45,500 actions de 500 francs . . .	22,750,000
38,104 obligations de 290 francs. . . .	11,050,160
Ensemble. . .	33,800,160

Au mois de mai 1859, la Société prit la résolution de concentrer tous ses efforts sur la ligne principale de Saint-Ghislain à Gand et d'affecter aux travaux de cette ligne le produit des émissions réalisées et des versements effectués, soit 24,700,160 francs, se répartissant ainsi :

	fr.	c.
45,500 actions, sur chacune desquelles 300 francs avaient été versés, ci	13,650,000	00
38,104 obligations à 290 francs.	11,050,160	00
Ensemble .	24,700,160	00
Enfin, l'on a attribué à l'entreprise générale, qui a accepté, pour prix de la ligne principale. . . .	23,916,061	73
Le surplus est resté dans les mains de la Compagnie, en compensation de diverses charges dont elle a exonéré l'entrepreneur. Ce surplus est de. .	784,098	27
Somme égale. . .	24,700,160	00

La statistique annuelle du Département des Travaux publics donne les résultats de l'exploitation de la ligne d'Audenarde à Gand, pour chacune des années 1858 à 1860; ces résultats sont consignés dans le tableau qui va suivre. Les bénéfices obtenus ont été, conformément aux stipulations réglant le forfait des travaux de construction, abandonnés à l'entrepreneur.

Au 31 décembre 1860, le service s'effectuait au moyen de 3 locomotives, de 18 voitures à voyageurs et de 4 wagons à bagages ou à marchandises. Une convention, mise en vigueur à partir du 1er avril 1858, a fixé les bases des relations de service mixte établies entre la ligne d'Audenarde à Gand et le réseau de l'État, notamment pour ce qui concerne l'usage de la voie commune aux deux exploitations, depuis La Pinte jusqu'à Gand. Cette convention est analysée dans le *Compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour l'année 1858*, à la page 102.

Voici le tableau, annoncé ci-dessus, des recettes et des dépenses de la section de Gand à Audenarde, pendant les exercices 1858 à 1860 :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES.			EXCÉDANT de RECETTES.
	EXPLOITATION.	DIVERS.	TOTAL.	EXPLOITATION.	PAYÉ À L'ÉTAT BELGE.	TOTAL.	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1858	176,488	197	176,685	104,000	45,447	149,447	27,238
1859. . .	175,224	62	175,286	105,710	30,356	136,066	39,220
1860.	170,129	147	170,276	96,043	20,758	116,801	53,475

22° Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.

D'après son cahier des charges primitif, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale était tenue de construire un embranchement de Thourout vers Dixmude et Furnes. On a vu que la loi du 20 décembre 1851 l'a déchargée de ses obligations quant à l'exécution du susdit raccordement. Cette même loi promettait une garantie de 4 p. °/ₒ, pendant cinquante ans, sur un capital de 3,000,000 de francs, à celui qui se porterait concessionnaire d'une ligne de *Lichtervelde à Furnes*, par Dixmude. Le point de départ seul était changé : Thourout était remplacé par Lichtervelde.

Cependant ce ne fut qu'en 1855 qu'il se présenta un demandeur; la concession lui fut accordée par arrêté royal du 9 janvier 1856; — le chemin devait être entièrement achevé pour le 9 janvier 1859; il fut livré à l'exploitation dès le 11 mai 1858.

Ce chemin a un développement de 33 kilomètres 847 mètres; les rails y pèsent 34 kilogrammes au mètre courant; la double voie n'est établie sur aucune des parties de la ligne. Le service s'y effectuait, au 31 décembre 1860, au moyen de 3 locomotives, de 12 voitures à voyageurs et de 23 wagons à bagages ou à marchandises.

Le capital social est de 10,000 actions de 300 francs chacune, soit ensemble une valeur nominale de 3,000,000 de francs. C'est le concessionnaire de la ligne qui s'est chargé, à forfait, des travaux de construction et de la fourniture du matériel, contre remise des 10,000 actions précitées. Ce même concessionnaire devait servir 5 p. °/ₒ d'intérêts aux actionnaires pendant la durée des travaux; il avait, à cet effet, mis 250,000 francs à la disposition de la Compagnie. Cette somme a été insuffisante.

On verra, par le tableau suivant des recettes et des dépenses de la Société pendant les années 1858 à 1860, que les capitaux engagés dans cette entreprise n'ont, jusqu'à ce jour, pu être considérés comme constituant un placement fort productif. C'est grâce à la garantie d'un *minimum* que les actionnaires peuvent recevoir un faible intérêt de leur argent, et la somme payée en acquit de cette garantie a, chaque année, atteint le *maximum* de la dépense pour lequel le Gouvernement s'était ou prétend s'être engagé.

Nous disons *prétend s'être engagé*, attendu qu'il s'est élevé, sur ce point, une contestation entre l'État et la Société de Lichtervelde à Furnes, celle-ci soutenant qu'il lui est garanti un *minimum* de *produit net* et réclamant, au 31 décembre 1860, une somme de 73,335 fr. 50 c. à titre de perte sur l'exploitation, perte qui, d'après elle, incomberait au Gouvernement.

Quoi qu'il en soit, voici les comptes des années 1858 à 1860, tels qu'ils résultent des rapports de la Compagnie, et abstraction faite des 73,335 fr. 50 c. dont il vient d'être parlé :

ANNÉES.	RECETTES.				DÉPENSES.			EXCÉDANT de recettes.	INTÉRÊTS payés aux actionnaires.	SURPLUS ou manquant.
	Exploitation.	Divers.	Garantie.	TOTAL.	Exploitation.	Divers.	TOTAL.			
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1858	73,091 63	»	128,767 07	201,858 70	108,135 71	»	108,135 71	93,722 99	137,041 67	— 43,288 68
1859	117,998 59	2,835 53	200,000 00	320,834 12	139,390 70	7,738 17	147,128 87	173,705 25	100,000 00	+ 73,705 25
1860	121,779 43	100 00	200,000 00	321,879 43	147,175 15	»	147,175 15	174,704 28	200,000 00	— 25,295 72

Ce qui laissait, au 31 décembre 1860, un solde créditeur de 5,120 fr. 85 c. sur les trois exercices réunis.

23° Chemin de fer de Chimay.

Un arrêté royal du 31 juillet 1856 a accordé, conformément à la loi du 28 mai précédent, la concession d'un chemin de fer de Mariembourg à Chimay, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière française.

La section de Mariembourg à Chimay, longue de 16 kilomètres 408 mètres, a été livrée à l'exploitation à partir du 15 octobre 1858; celle de Chimay vers la France s'est ouverte à la circulation le 8 novembre 1859; la partie de cette dernière section qui s'étend sur le territoire belge a un développement de 14 kilomètres 18 mètres.

Au 31 décembre 1860, l'exploitation de Mariembourg à Chimay se faisait au moyen de locomotives appartenant à des administrations étrangères; la Société possédait en propre 3 voitures à voyageurs et 115 wagons à bagages ou à marchandises. A la même date, le capital social se décomposait comme il suit :

	fr.
3,800 actions de 500 francs	1,900,000
4,333 obligations de 300 francs	1,299,900
Ensemble . .	3,199,900

Les dépenses de premier établissement étaient renseignées à 3,216,927 fr. 23 c., y compris intérêts, escomptes et pertes sur l'exploitation. — Il restait 201,692 francs à recouvrer pour versements arriérés sur les actions et obligations, et pour titres non encore placés.

Les opérations de 1858 à 1860 se sont produites dans les termes indiqués au tableau suivant :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES.			EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT ET PERTE.		
	Exploitation.	Divers.	TOTAL.	Exploitation.	Divers.	TOTAL.		Intérêts.	Amortissement.	Déficit.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1858.	19,844 42	» »	19,844 42	16,790 40	» »	16,790 40	+ 3,051 02	30,876 89	» »	20,256 72
1859.	102,855 48	» »	102,855 48	95,159 18	125 15	95,284 33	+ 7,571 15			
1860.	139,027 60	1,267 10	140,294 70	142,384 24	5,840 66	148,224 90	— 7,930 20	55,614 07	7,000 00	70,544 27

Pour les trois années réunies, le découvert est de 90,795 fr. 99 c.; cette somme a été reportée au compte de premier établissement, conformément à une délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 2 avril 1861.

La Compagnie vient de décider qu'elle reprendrait à son compte la concession du chemin de fer de Mariembourg à Hermeton-sur-Meuse vers Dinant, concession qu'un arrêté royal du 6 décembre 1862 a rendue définitive. Cette nouvelle addition au réseau décrit plus haut est faite dans le but d'avoir, de Momignies à Hermeton, un raccordement direct entre la ligne de Paris à la frontière belge, par Soissons, d'une part, et la ligne de Liége à Givet, par Namur, d'autre part. De cette façon, le chemin de la Compagnie de Chimay ferait partie d'une voie de transit de la France vers l'Allemagne.

24° *Chemin de fer des carrières de Quenast.*

Parmi les chemins de fer *industriels* les plus importants de ceux qui existent en Belgique, nous avons cité celui qui relie les carrières de Quenast au canal de Bruxelles à Charleroy. Ce chemin a été concédé par arrêté royal du 12 juillet 1836. Il avait été mis en adjudication publique, sur les bases d'un cahier des charges approuvé le 20 mai de la même année. — Aucune soumission autre que celle des auteurs du projet n'a été déposée à cette adjudication; le terme de la concession est de quatre-vingt-dix ans.

D'après l'arrêté déclarant l'utilité publique de ce chemin, celui-ci devait avoir un développement présumé de 6,908 mètres; la longueur effective est de 7 $1/2$ kilomètres.

Les dépenses de construction se sont élevées à la somme totale de 305,855 francs.

A la date du 31 décembre 1860, le matériel d'exploitation se composait de 2 locomotives, 1 voiture à voyageurs et 88 voitures à marchandises.

Il est payé aux concessionnaires, pour le transport d'un tonneau de 1,000 kilogrammes de pavés ou bordures, depuis les carrières jusqu'au rivage établi le long du canal, un droit fixé à 1 franc, tout compris.

Pour les années 1856 à 1860, les recettes et les dépenses ont été comme il suit :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES.	EXCÉDANT DE RECETTES.
	TRANSPORTS.	DIVERS.	ENSEMBLE.		
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1856	67,282	771	68,053	26,934	41,119
1857	69,841	»	69,841	29,430	40,411
1858	76,223	733	76,956	32,507	44,449
1859	63,610	»	63,610	30,083	33,527
1860	82,694	»	82,694	43,326	39,368

25° *Chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu.*

Une concession avait été accordée pour l'établissement d'un canal entre les rivages du canal de Mons à Condé et le centre des exploitations charbonnières du Flénu. Au commencement de l'année 1832, le concessionnaire demanda de pouvoir substituer des chemins de fer au susdit canal. Après enquête et mise à prix par la voie d'une adjudication publique, un arrêté royal du 4 septembre 1833 accorda la nouvelle concession sollicitée, en lieu et place de la première ; le concessionnaire était l'auteur de l'un et l'autre des deux projets qui se sont ainsi succédé.

La description du tracé des voies et embranchements formant les chemins du Haut et du Bas-Flénu, attribuait à toutes les sections comprises dans la concession une longueur développée de 13,603 mètres seulement.

Par arrêté royal du 25 mars 1851, la Société qui a établi lesdits chemins a été autorisée à construire, sur le territoire de la commune de Quaregnon, une nouvelle courbe, en remplace-

ment de la courbe existante alors, située entre la rivière la Haine et le point de croisement du chemin du Flénu avec le railway de l'État.

Le 21 novembre 1852, un arrêté royal a permis à la Société d'établir une branche spéciale de chemin de fer destinée au transport des charbonnages du Flénu au chemin de fer de l'État; la voie de cette branche spéciale a la même largeur que la voie du railway national, et cette circonstance permet d'éviter les transbordements.

Enfin, un arrêté royal du 7 avril 1856 a accordé à la même Compagnie la faculté de relier ses rails à ceux du chemin de fer de Mons à Haumont, avec cette stipulation que le raccordement deviendrait la propriété de l'État à l'expiration de la concession des lignes du Flénu.

La section qui aboutit au canal de Mons à Condé a une longueur de 28,700 mètres : 16,700 pour la branche principale et 12 kilomètres pour les embranchements. Celle qui aboutit au chemin de fer de l'État comprend 9,000 mètres pour la branche principale et 6 kilomètres pour les embranchements. La ligne vers Haumont a 2 kilomètres d'étendue; plusieurs de ces branches et embranchements sont à double, à triple et même à quadruple voie.

Le réseau total des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, y compris les doubles voies et les gares, présente aujourd'hui, sur un espace d'environ 5,000 mètres carrés, un développement approximatif de 90 kilomètres. (*Voy.* Demeur, ouvrage cité, page 148.)

En chiffres plus précis, la longueur des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu ressortait, au 31 décembre 1860, à 90,300 mètres, savoir : 60,400 mètres de voies principales (dont 41,597 doivent faire retour au domaine de l'État) et 29,900 mètres d'embranchements appartenant à divers charbonnages.

Plus de 20 établissements houillers sont raccordés aux chemins de fer du Flénu. Les chariots ou wagons servant au transport de la houille et du coke, sont fournis par chacun de ces établissements; le chargement et le déchargement se font par les exploitants et par les propriétaires de rivages. Pour les transports qui s'exécutent par les branches à grande section, le matériel est fourni, suivant les destinations, par le chemin de fer de l'État ou par la Compagnie du Nord. La Société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu se borne à effectuer la traction sur les voies qui lui appartiennent. Cette traction se faisait, au 31 décembre 1860, à l'aide de 17 locomotives et de 42 chevaux.

La Société perçoit, pour le transport d'un chargement de 600 kilogrammes, 34 centimes sur une distance de 3,400 mètres au plus, y compris le retour à vide du chariot ou du wagon. Le péage s'accroît de 1 centime pour chaque distance de 100 mètres au delà de 3,400 mètres, sans que la taxe totale puisse excéder 40 centimes, lors même que la distance dépasserait 4 kilomètres. Cependant, la Société a le droit d'exiger un supplément de péage, soit dans des cas particuliers, à raison des difficultés d'entretien, de réparation et de transport, soit à raison de la construction, sur la demande des propriétaires des houillères, de branches accessoires vers les bures d'extraction ou les dépôts de charbon.

Au moment où la Société anonyme des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu s'est constituée (arrêté royal du 10 octobre 1836), le capital social avait été fixé à 3,500,000 francs représentés par 3,500 actions de 1,000 francs chacune; la Compagnie s'était, toutefois, réservé la faculté de pouvoir augmenter ce capital pour donner de nouveaux développements au système des chemins de fer destinés au transport des produits des charbonnages du couchant de Mons. — C'est en vertu de cette faculté que le fonds social a été porté à 4,000,000 de francs, lorsque la Société a obtenu l'autorisation de raccorder ses voies à celles de la ligne de Mons à Haumont (7 avril 1856). Le nombre des actions émises est donc actuellement de 4,000; au 31 décembre 1860, il avait, en outre, été prélevé une somme de 631,186 francs sur les fonds de réserve, pour couvrir la dépense résultant de divers travaux de premier établissement.

Nous ajouterons que les voies des chemins de fer du Flénu renferment trois espèces de rails, pesant respectivement 28, 33 et 35 kilogrammes au mètre courant.

Nous puiserons dans les *Documents statistiques* recueillis annuellement par le Département des Travaux publics, les renseignements nécessaires pour dresser le tableau des recettes et des dépenses des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, pendant la période quinquennale qui s'étend de 1856 à 1860. Ce tableau, le voici :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES.	EXCÉDANT de recettes.	EMPLOI DE L'EXCÉDANT.			
	Transports.	Divers.	TOTAL.			Actions. (Intérêts et dividendes.)	Intérêts d'emprunts.	Réserve.	Solde.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1856	958,292	18,322	976,614	514,766	461,848	350,000	7,985	58,334	45,529
1857	(1) 937,254	»	937,254	503,059	434,195	366,210	7,985	60,000	»
1858	1,010,418	35,624	1,046,042	571,390	474,652	400,000	7,985	66,667	»
1859	1,098,358	1,833	1,100,191	575,191	525,000	440,000	5,000	80,000	»
1860	1,053,075	»	1,053,075	530,575	522,500	440,000	2,500	80,000	»

Telle était, à grands traits, la situation des chemins de fer concédés de la Belgique et ouverts aux transports, à la date du 31 décembre 1860; telles avaient été leurs opérations jusqu'à cette même époque. On comprendra que nous ne puissions entrer, en ce qui concerne ces voies ferrées, dans les longs développements que nous avons fournis plus haut quant au railway national. Il faudrait, pour cela, faire une espèce de traité

(1) Non compris 51,641 fr. 55 c. provenant de la location de quelques propriétés, terrains, maisons, rivages, etc., de l'exécution de travaux pour le compte de tiers, des intérêts bonifiés en comptes-courants, etc.

spécial à chaque exploitation et élargir les cadres du présent travail au delà des limites qui lui sont naturellement assignées : ce serait s'aventurer dans des détails que l'exposé général de l'ensemble des concessions ne comporte point.

On pourra remarquer que nos chiffres diffèrent très-fréquemment de ceux que contient la statistique annuelle. Cela provient de ce que nous avons pris pour guide principal les rapports des conseils d'administration des Compagnies; c'est seulement dans les cas où ces rapports nous faisaient défaut, que nous avons reproduit les indications de la statistique. Nous avons vérifié nos chiffres avec soin, et nous avons foi dans leur exactitude; c'est à bon escient que nous nous sommes souvent écarté des renseignements déjà publiés sur les points divers que nous avions à mettre en lumière.

Qu'il nous soit permis, avant de terminer, de jeter un coup d'œil rapide sur les modifications que la situation des chemins de fer a subies depuis le 31 décembre 1860 jusqu'à ce jour (7 février 1863).

Nous devons, en premier lieu, signaler les lignes qui se sont achevées depuis deux ans et qui aujourd'hui sont livrées à l'exploitation; ce sont : celles de Saint-Ghislain à Audenarde, de Morialmé à Givet, de Liége à Maestricht, de Gand à Eecloo, de Beaume aux Écaussines et de Namur à Givet, par Dinant.

Viennent, d'un autre côté, les chemins de fer décrétés ou en cours d'exécution, et ils sont très-nombreux; leur développement total dépasse 900 kilomètres. Nous les citerons au courant de la plume : Braine-le-Comte à Gand; — Tournay à la frontière dans la direction de Lille; — Basècles à Tournay et Saint-Ghislain à Ath; — Mariembourg vers la Meuse; — Groenendael à Nivelles; — Bilsen à Tongres et à Ans, avec embranchement vers Liége par Herstal, raccordement éventuel avec les houillères du nord de Liége et prolongement de Hasselt vers la frontière néerlandaise; — Bruges à Blankenberghe; — Eecloo à Bruges; — Beaume à Marchiennes; — Louvain à Herenthals, avec prolongement vers la Hollande; — Braine-le-Comte à Courtrai; — Bastogne à Longlier; — Malines à Saint-Nicolas; — Gand à Terneuzen; — Frameries à Chimay, avec embranchement de Beaumont sur Thuin; — Anvers à Hasselt; — Liége à la frontière de Prusse, avec

État des sommes payées aux Sociétés auxquelles

EXERCICES.	SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER de la Flandre occidentale.		SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER de l'Entre-Sambre-et-Meuse.		SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER de Manage à Wavre.	
	Minimum garanti, eu égard à l'étendue des sections ouvertes pendant l'année.	*Minimum* alloué.	*Minimum* garanti, eu égard à l'étendue des sections ouvertes pendant l'année.	*Minimum* alloué.	*Minimum* garanti, eu égard à l'étendue des sections ouvertes pendant l'année.	*Minimum* alloué.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1853	107,424 69	79,175 54	» »	» »	» »	» »
1854	241,399 56	169,201 34	120,536 98	108,435 45	10,958 82	10,958 82
1855	345,971 01	254,344 58	200,000 00	167,338 99	154,071 23	154,071 23
1856	399,541 76	306,407 59	200,000 00	167,409 32	200,000 00	200,000 00
1857	400,000 00	264,675 60	200,000 00	164,156 23	200,000 00	200,000 00
1858	400,000 00	233,307 07	200,000 00	157,656 30	200,000 00	168,566 09
1859	400,000 00	229,084 44	200,000 00	164,535 85	200,000 00	187,081 94
1860	400,000 00	231,999 29	200,000 00	164,153 78	200,000 00	180,874 87

Le *minimum* garanti ou le *maximum* de dépense que l'État aurait pu avoir à supporter, pendant les huit années comprises entre l'époque où le système a commencé à fonctionner et la date du 31 décembre 1860, s'élevait donc, pour l'ensemble, à 8,148,402 fr. 62 c.; il n'a été payé que 6,194,325 fr. 69 c., soit 1,954,078 fr. 93 c. de moins que le chiffre des engagements conditionnellement souscrits.

Il n'y a pas une année où l'on ait dû servir la garantie entière. La concession de Lichtervelde à Furnes est la seule qui ait reçu tout ce qui lui avait été promis. La concession de Manage à Wavre s'est trouvée dans le même cas pour les quatre premières années de l'exploitation, mais les choses se sont quelque peu modifiées à partir de 1858. La Société de Charleroy à Louvain a touché la garantie complète en 1855 et en 1856; dès l'année 1857, elle n'a plus rien réclamé, et depuis 1861 elle rembourse, par annuités, ce qui lui a été payé en 1855 et en 1856. La Compagnie du Luxembourg n'a profité de la garantie que pendant deux ans : on lui a compté, en somme, 388,372 fr. 43 c. sur 1,878,345 fr. 20 c. auxquels elle aurait éventuellement pu prétendre. — La Société de la Flandre occidentale ne perçoit plus annuellement que 230,000 francs sur 400,000 francs qui lui sont garantis.

embranchement de Verviers à la Meuse; — Tamine à Landen, avec embranchements sur Tirlemont et sur Namur; — Aye à Liége, par la vallée de l'Ourthe; — Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg; — Hal à Ath; — Furnes vers Dunkerque.

Et, chaque jour, de nouveaux projets sont élaborés, de nouvelles demandes de concession sont introduites. Encore quelques années et l'on pourra dire de la génération actuelle de la petite Belgique ce que Michel Chevalier disait, en 1840, de M. Gallatin, ancien Ministre des finances de l'Union américaine : « Du fond de la retraite où on l'a abandonné après un demi-siècle de services, il peut contempler le spectacle admirable de l'activité d'une nation qui, en un petit nombre d'années, a réalisé sur la plus vaste échelle, avec une perfection bien supérieure à ce qu'il croyait devoir conseiller lui-même, et en s'appropriant les perfectionnements des arts, le plan qu'il ne présentait au Congrès qu'en le réduisant à la plus simple expression, plan que, même ainsi restreint, il n'espérait qu'à demi faire adopter. Lorsqu'on examine les chiffres des sommes que les hommes d'État les plus capables de l'Union, ceux même qui, comme M. Gallatin, s'étaient particulièrement consacrés aux finances, pensaient que le Gouvernement fédéral, les États et les citoyens, pourraient employer à doter le territoire national de voies de communication, et lorsqu'on les compare à ce qui a été réellement déboursé, à ce qui se débourse tous les jours pour cet objet, on est frappé de l'immensité des ressources qu'une population énergiquement et habilement appliquée au travail trouve dans son propre fonds, et de l'empressement avec lequel le crédit vient lui verser ses trésors. Il y a là un enseignement qui ne doit être perdu pour aucun peuple, pour aucun gouvernement. » (*Voies de communication aux États-Unis,* tome I, page 140.)

L'élan a été imprimé par le Gouvernement : c'est lui qui a, le premier, mis la main à l'œuvre, et quand il a eu achevé ses chemins de fer, il a provoqué, par des garanties de *minimum* d'intérêt, les capitaux privés à le suivre dans la voie où lui-même s'était si courageusement, si hardiment engagé. Et cependant ces garanties n'ont, en réalité, occasionné que de légers sacrifices au Trésor public, ainsi qu'on peut en juger par le tableau suivant :

il est accordé une garantie de minimum d'intérêt.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER de Charleroy à Louvain.		SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER de Lierre à Turnhout.		SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER de Lichtervelde à Furnes.		SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER de Luxembourg.		TOTAL.	
Minimum garanti, eu égard à l'étendue des sections ouvertes pendant l'année.	*Minimum* alloué.	*Minimum* garanti, eu égard à l'étendue des sections ouvertes pendant l'année.	*Minimum* alloué.	*Minimum* garanti, eu égard à l'étendue des sections ouvertes pendant l'année.	*Minimum* alloué.	*Minimum* garanti, eu égard à l'étendue des sections ouvertes pendant l'année.	*Minimum* alloué.	*Minimum* garanti.	*Minimum* alloué.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	107,424 69	79,175 54
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	372,893 36	2[illegible]8,295 58
86,301 37	86,301 37	105,084 93	93,199 34	» »	» »	» »	» »	864,428 54	732,222 51
340,000 00	340,000 00	172,000 00	147,432 38	» »	» »	» »	» »	1,311,541 76	1,460,949 29
» »	» »	172,000 00	166,379 58	» »	» »	» »	» »	972,000 00	793,511 41
» »	» »	172,000 00	169,161 66	128,767 07	128,767 07	278,348 20	116,305 71	1,379,112 27	974,053 90
» »	» »	172,000 00	169,344 22	200,000 00	200,000 00	800,000 00	272,066 72	1,972,000 00	1,222,109 84
» »	» »	172,000 00	144,977 68	200,000 00	200,000 00	» »	» »	1,172,000 00	922,005 62

Ajoutons que le moment viendra probablement où toutes les lignes inscrites au tableau précédent auront assuré à leur trafic un développement qui les mettra, par suite des recettes qui en seront la conséquence, dans l'obligation de restituer au Trésor public les avances qu'elles en auront reçues sous forme de *minimum* d'intérêt, ainsi que cela se fait déjà pour l'une de ces lignes. Quand même ces prévisions ne se réaliseraient point, le faible sacrifice que le pays se serait imposé ne constituerait encore qu'une compensation incomplète des bienfaits et des bénéfices incalculables que les voies ferrées ont si généreusement répandues sur la Belgique entière et sur toutes les branches, sans exception, dans lesquelles s'exerce son infatigable activité.

En un mot, plus on étudie les nombreuses questions qui se rattachent à l'industrie des chemins de fer, plus on reste convaincu que M. Perrot avait certainement raison lorsqu'il écrivait, il y a dix-huit à dix-neuf ans, dans les publications de la Commission centrale de statistique : *La Belgique peut continuer de s'enorgueillir de son œuvre; elle doit se féliciter de tout ce qu'elle a fait, et ne pas reculer devant les dépenses qui peuvent encore être nécessaires.*

Section III. — Chemins vicinaux (1).

Dans l'*Exposé de la situation du royaume* pour la période décennale de 1841 à 1850, nous avons présenté un aperçu sommaire des principes législatifs qui régissent les différentes branches de la petite voirie, laquelle comprend la voirie vicinale, la voirie urbaine et les cours d'eau.

Depuis lors, la législation sur cette matière n'a pas été modifiée; nous nous bornons donc, pour compléter les données fournies antérieurement, à constater ici les nouveaux progrès accomplis depuis 1850, en ce qui concerne la viabilité des chemins vicinaux.

Le développement total des chemins améliorés pendant la période de 1841 à 1850 était de 6,376 kilomètres 114 mètres, et la dépense de 25,898,974 fr. 17 c., effectuée de ce chef, se répartissait ainsi qu'il suit entre l'État, les provinces, les communes et les particuliers :

	fr. c.
Part contributive de l'État.	3,468,089 96
— des provinces. . . .	3,225,256 88
— des communes . . .	17,442,399 98
— des particuliers . . .	1,763,227 35
Total. . .	25,898,974 17

Pendant la période décennale de 1851 à 1860, il a été construit 7,043 kilomètres 227 mètres de chemins nouveaux, et les dépenses occasionnées par ces travaux se sont élevées à 40,517,540 fr. 19 c.

	fr. c.
La part contributive de l'État dans cette dépense a été de	8,068,022 34
Celle des provinces, de	4,696,481 59
Celle des communes, de.	22,882,983 77
Celle des particuliers, de	4,870,052 52
Total. . .	40,517,540 19

Les améliorations de la voirie vicinale consistent principalement en travaux de pavage et d'empierrement. Les travaux d'ensablement et de terrassement ne sont, en général, qu'un acheminement vers des améliorations plus efficaces et plus durables. — Ces derniers travaux ne figurent, d'ailleurs, que pour une faible part dans les chiffres qui précèdent.

Le tableau suivant indique, par année, la nature et l'importance des travaux exécutés à l'aide des subsides de l'État, ainsi que la dépense qui en est résultée.

ANNÉES.	ÉTENDUE				DÉPENSE EFFECTUÉE.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE			
	PAVÉE.	EMPIERRÉE.	ENSABLÉE.	TOTAL.		par LES COMMUNES.	par LA PROVINCE.	par L'ÉTAT.	par les PARTICULIERS.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	106.560	260.274	42.031	408.865	2,101,427 38	853,719 86	363,599 40	477,427 67	406,980 75
1852	106.354	307.043	60.045	473.412	2,306,584 55	985,523 18	423,339 70	579,857 67	377,860 70
1853	106.225	235.681	29.780	371.686	2,499,557 91	987,755 94	402,821 38	475,559 63	333,420 96
1854	131.224	243.798	44.500	419.522	2,821,453 45	1,173,514 46	474,574 22	686,905 69	486,462 08
1855	158.231	627.474	297.346	1,083.051	4,856,141 26	1,957,816 91	487,494 04	1,466,709 74	944,420 63
1856	117.232	251.564	55.025	423.821	2,775,813 14	1,163,405 95	440,624 62	686,039 26	515,743 31
1857	129.143	244.768	32.628	406.539	2,934,441 05	1,231,501 94	489,088 56	690,869 68	522,980 87
1858	108.446	235.467	38.425	382.308	2,614,023 45	1,116,124 23	430,044 00	661,372 00	406,486 22
1859.	163.624	349.182	34.859	517.665	3,833,261 00	1,629,769 00	580,782 00	1,172,482 00	450,228 00
1860	167.808	287.129	49.892	504.829	3,896,762 00	1,665,777 00	634,417 00	1,171,099 00	425,469 00
Totaux. . .	1,294.847	3,042.380	684.501	4,994.698	30,399,462 19	12,764,905 77	4,696,481 59	8,068,022 34	4,870,052 52

Indépendamment des travaux subsidiés, d'importantes améliorations s'effectuent annuellement à l'aide des seules ressources des communes. — L'étendue des chemins ainsi améliorés, sans le concours de l'État, pendant les années 1851 à 1860, est de 2,052 kilomètres 170 mètres, et la dépense atteint le chiffre de 10,118,078 francs. — C'est en réunissant ce genre de travaux à ceux auxquels ont été appliqués les subsides de l'État, que nous arrivons, pour la période décennale, à une dépense de 40,517,540 fr. 19 c.

Il résulte des chiffres qui précèdent que la longueur totale des chemins améliorés depuis l'année 1841 jusqu'à la fin de l'année 1860, est de 13,419 kilomètres 341 mètres, et que la dépense qui a été faite de ce chef s'est élevée à 66,416,514 fr. 36 c. — Si l'on ajoute à cette dépense celle de 16,337,837 fr. 34 c. qui a été faite, pendant la même période, pour l'entretien ordinaire des chemins vicinaux, on obtient un total de 82,754,351 fr. 70 c., représentant l'ensemble des ressources de toute nature consacrées, en vingt années, au service de la voirie vicinale.

(1) Cette section a été rédigée au Département de l'intérieur.

Ce chiffre se répartit ainsi qu'il suit entre les différentes provinces :

DÉSIGNATION.	ANVERS.	BRABANT.	FLANDRE OCCIDENTALE.	FLANDRE ORIENTALE.	HAINAUT.	LIÉGE.	LIMBOURG.	LUXEMBOURG.	NAMUR.	TOTAL.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Dépenses d'amélioration.	3,028,939	11,729,499	6,596,876	5,642,837	12,872,838	9,584,428	3,682,294	5,002,479	8,277,324	66,416,514
Dépenses d'entretien . .	»	3,516,034	1,613,424	1,149,225	3,865,636	2,679,280	1,033,204	508,618	1,972,416	16,337,837
TOTAUX. . .	3,028,939	15,245,533	8,209,300	6,792,062	16,738,474	12,263,708	4,715,498	5,511,097	10,249,740	82,754,351

Pour compléter ces indications, nous donnons ci-après le relevé comparatif des travaux d'amélioration de la voirie vicinale exécutés dans les différentes provinces : 1° avant 1830; 2° de 1830 à 1840; 3° de 1841 à 1850; 4° de 1851 à 1860.

PROVINCES.	1re PÉRIODE.	2e PÉRIODE.	3e PÉRIODE.	4e PÉRIODE.	TOTAL.
	Avant 1830.	De 1830 à 1840.	De 1841 à 1850.	De 1851 à 1860.	
	LONGUEURS PAVÉES OU EMPIERRÉES.	LONGUEURS PAVÉES OU EMPIERRÉES.	LONGUEURS PAVÉES, EMPIERRÉES OU ENSABLÉES.	LONGUEURS PAVÉES, EMPIERRÉES OU ENSABLÉES.	
	Mètres courants.	Mètres courants.	Mètres courants.	Mètres courants.	Mètres courants.
Anvers	32,864	22,077	161,334	225,590	441,865
Brabant.	125,288	139,845	665,784	1,021,304	1,952,218
Flandre occidentale.	196,118	4,669	650,875	645,230	1,496,892
Flandre orientale.	347,552	76,325	212,965	748,997	1,385,839
Hainaut.	246,782	375,913	1,239,553	1,046,341	2,908,589
Liége.	83,232	47,161	1,081,518	704,397	1,916,308
Limbourg	30,438	24,569	305,930	492.623	850,560
Luxembourg.	106,459	509,063	938,769	750,753	2,305,044
Namur	325,572	319,985	1,149,386	1,407,995	3,202,938
TOTAUX . .	1,494,305	1,546,607	6,376,114	7,043,227	16,460,253
En lieues de 5,000 mètres	299	309	1,275	1,409	3,292

SECTION IV. — *Voies navigables.*

Nous n'avons plus, pour compléter la statistique des voies de communication du pays, qu'à nous occuper des canaux et des rivières. Il n'entre pas dans le cadre de notre travail d'embrasser, dans nos recherches, toutes les voies navigables dont l'ensemble constitue la base de l'hydrographie de la Belgique; la première partie du *Rapport décennal* contient, à ce point de vue, tous les renseignements désirables. Nous n'avons à exposer ici que les faits qui se rattachent à la mission dévolue au Gouvernement dans l'administration des cours d'eau placés sous la direction simultanée du Département des Finances et du Département des Travaux publics.

On sait qu'un arrêté royal du 17 décembre 1819 avait confié

aux provinces l'administration et la direction de la généralité des rivières et des canaux du pays. Aussi, lorsque le royaume des Pays-Bas s'est dissous, le Gouvernement central de la Belgique n'avait que trois voies de navigation à administrer : 1° le canal de Gand à la frontière, vers Terneuzen, qui avait été concédé le 24 juin 1825 et réuni au domaine de l'État par arrêté royal du 13 juin 1828; 2° le canal de Pommerœul à Antoing, concédé le 14 août 1823 et racheté par arrêté royal du 9 juin 1828; 3° la partie belge du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, construit aux frais du Trésor public et livré à la navigation le 24 août 1826.

Les choses restèrent en cet état jusqu'à la date du 20 novembre 1835, époque où le canal de la Sambre, concédé le 15 juillet 1825, fut racheté par l'État.

Une loi du 1er juin 1839 autorisa ensuite le Gouvernement à acheter le canal de Charleroy à Bruxelles qui avait été concédé le 6 mai 1826; la prise de possession eut lieu le 20 juin 1839.

La loi du 31 décembre 1838, fixant le budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1839, avait stipulé, d'un autre côté, que l'État reprendrait, à partir du 1er janvier 1840, l'administration de l'Escaut, de la Lys et de la Meuse.

De même, la loi du 18 février 1840, contenant le budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1840, a décidé que la Dendre, le Demer, le Rupel et la Dyle rentreraient dans les attributions de l'État à partir du 1er janvier 1841.

Vint ensuite une loi, en date du 29 septembre 1842, autorisant le Gouvernement à ouvrir un emprunt de 29,500,000 fr. sur lequel 1,750,000 francs seraient affectés au creusement d'un canal à petite dimension, du Rupel au canal de Bois-le-Duc. Une loi du 10 février 1843 décréta, comme conséquence, que le canal à construire se composerait de deux sections : l'une de Bocholt à la Pierre-Bleue, et la seconde de la Pierre-Bleue à Herenthals. C'est cette voie de navigation qui a pris, plus tard, la dénomination de *canal de jonction de la Meuse à l'Escaut* ou de *canal de la Campine*.

La loi du 10 février 1843, fixant le budget du Département des Travaux publics pour 1843, a posé en principe que les canaux de Gand à Ostende seraient repris par l'État à partir du 1er janvier de la même année.

La loi du 30 décembre 1843, concernant le budget des voies et moyens pour l'exercice 1844, renfermait un article ainsi conçu :

« A partir du 1er janvier 1844, l'État reprend l'administration du canal de Mons à Condé, ainsi que celle de la Trouille et de la Haine, en abandonnant, toutefois, à la province, en 1844, le total du montant des droits de navigation, après déduction de 50,000 francs, somme présumée nécessaire à l'entretien et à l'administration du canal;

En 1845, les neuf dixièmes.	En 1850, les quatre dixièmes.
— 1846, les huit —	— 1851, les trois —
— 1847, les sept —	— 1852, les deux —
— 1848, les six —	— 1853, le dixième
— 1849, les cinq —	

du montant des mêmes droits de navigation perçus dans l'année, chaque fois après la déduction de la somme de 50,000 fr. »

En 1843, une loi du 6 avril ouvrit au Département des Travaux publics un premier crédit pour la construction d'un canal de navigation destiné à mettre la ville de Turnhout en communication avec le canal de la Campine. — Une mesure analogue a été prise, le 16 mai suivant, pour l'établissement d'un canal latéral à la Meuse, de Liége vers le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Par une loi du 18 juin 1846, le Gouvernement fut investi des pouvoirs nécessaires pour ouvrir, de Deynze à Schipdonck, un canal de dérivation des eaux de la Lys vers le canal de Gand à Ostende. Ce canal de dérivation sert, en outre, à la navigation.

Cette même loi, du 18 juin 1846, a décrété le recreusement du canal de Moervaert, depuis Roodenhuys jusqu'à la naissance de la Durme, à Splettersput; c'était ordonner la reprise du Moervaert par l'État, à partir du 1er juillet 1846.

La loi du 17 mai 1846, fixant le budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1846, a décidé que la Petite-Nèthe canalisée serait aussi reprise par l'État, à dater du 1er juillet suivant, moyennant payement à la province d'Anvers d'une somme de 350,000 francs exigible par annuités de 50,000 francs chacune. La dernière annuité a figuré au budget de 1852.

La loi du 20 décembre 1851 a accordé au Gouvernement divers crédits destinés notamment :

1° Au prolongement, jusqu'à Anvers, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut;

2° A la construction d'un canal qui mît la ville de Hasselt et le Demer en communication avec le canal de la Campine, et à l'ouverture d'un canal ayant son point de départ au bassin de la Pierre-Bleue (canal de la Campine) et se dirigeant vers le camp de Beverloo;

3° A la continuation du canal de Deynze à Schipdonck, jusqu'à la mer du Nord, à Heyst.

Ce troisième travail impliquait la reprise du canal de la Lieve sur la plus grande partie de son étendue, puisque ce canal devait se confondre avec celui de Deynze à la mer.

Enfin, nous devons citer la loi du 1er janvier 1854, contenant le budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1854, et portant qu'à partir de cet exercice l'État reprendrait l'administration de l'Yser, de la Grande-Nèthe et du canal de Plasschendaele et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France.

Nous devons mentionner aussi la loi du 26 juin 1842 décrétant la construction, aux frais du Trésor public, d'un canal de Zelzaete à la mer du Nord, pour *l'écoulement* des eaux des Flandres. — Plus récemment, la loi du budget du Département des Travaux publics pour 1858 (18 avril 1858) a ouvert un premier crédit pour l'ouverture d'un canal de ceinture destiné à relier à la Dendre la station du chemin de fer à Ath; — un second crédit ayant le même travail pour objet a figuré au budget de 1859, et enfin le budget de 1860 a compris une troisième allocation pour les frais de prolongement de ce canal de jonction jusqu'au dehors des anciennes fortifications de la ville d'Ath.

Mais nous n'avons pas à nous occuper de ce canal de ceinture qui n'a été ouvert à la navigation que dans le courant de l'année 1861, c'est-à-dire à une époque à laquelle la présente publication ne doit point s'appliquer.

Nous nous bornerons également à indiquer la loi du 29 mai 1856 par laquelle le Gouvernement a été autorisé à octroyer la *concession* du canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt

et Courtrai, avec garantie d'un *minimum* de produit net annuel de 200,000 francs, pendant les cinquante premières années de la mise en exploitation. Cette concession a été accordée le 16 janvier 1857; le canal a été achevé dans les derniers mois de 1860; il mesure un développement de 15,420^{m},15^{c}.

En résumé, la situation des voies navigables administrées par l'État (non compris le canal *d'écoulement* de Zelzaete à la mer du Nord, dont la longueur est de 38,594 mètres) se présentait, au 31 décembre 1860, comme il est indiqué au tableau suivant :

Nº d'ordre	DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES	LONGUEURS.	OBSERVATIONS.
	Bassin de la Meuse.	Mètres.	
1	La Meuse	181,026	De la frontière de France au rayon stratégique, en amont de Maestricht, et du rayon stratégique, en aval de Maestricht, à la frontière de Hollande.
2	Canal de Liége vers Maestricht	20,450	De la fonderie de canons, à Liége, à la frontière de Hollande, au hameau de la Petite-Naye.
3	— de Maestricht à Bois-le-Duc	45,197	De Lanaeken-Smeermaes à Bocholt-Loozen.
4	— de jonction de la Meuse à l'Escaut	88,968	De Bocholt à Anvers (écluse nº 6).
5	— d'embranchement vers le camp de Beverloo	14,800	Du Bassin de la Pierre-Bleue (canal de la Meuse à l'Escaut), à Beverloo.
6	— — vers Hasselt	39,450	Depuis un point pris entre les écluses nºs 3 et 4 de la 2e section du canal de la Meuse à l'Escaut, jusqu'à Hasselt.
7	— — vers Turnhout	25,872	Depuis un point pris entre les écluses nºs 3 et 4 de la 2e section du canal de la Meuse à l'Escaut, jusqu'à Turnhout.
8	Sambre canalisée	94,538	De la limite du royaume, vers Erquelinnes, à la Meuse (Namur).
9	Canal de Charleroy à Bruxelles	74,487	Non compris les embranchements, qui sont concédés et mesurent 14 kilom. 950 m.
	Bassin de l'Escaut.		
10	L'Escaut	240,132	De la frontière de France, sous Antoing, à la frontière de Hollande, près Santvliet.
11	Canal de Mons vers Condé	19,477	Non compris la partie qui s'étend sur le territoire français et qui a un développement de 4,800 mètres.
12	— de Pommeroeul à Antoing	25,050	Depuis le canal de Mons à Condé, près l'écl. de Malmaison, jusqu'à l'Escaut.
13	La Lys	113,704	De la frontière de France, vers Armentières, à l'écl. de la Pêcherie à Gand.
14	Canal de Deynze à la mer (Heyst)	54,319	Y compris la partie du canal qui s'est substituée au canal de la Lieve.
15	— de Gand à Ostende	71,980	De Gand aux écluses de Slykens et à l'écluse militaire d'Ostende, avec embranchement du pont de la Chapelle, à Slykens, au bassin du commerce, à Ostende.
16	— de Plasschendaele à la frontière française	39,915	De Plasschendaele à la frontière de France.
17	— de Gand vers Terneuzen	19,054	Depuis l'écluse de décharge, dite *Tolhuis*, à Gand, jusqu'à la limite de la province.
18	— de Moervaert	21,720	Depuis le canal de Gand à Terneuzen, jusqu'à l'origine de la Durme (Splettersput).
19	La Dendre	75,762	Depuis le barrage de Willocq, à Ath, jusqu'à l'Escaut (Termonde).
20	Le Rupel	11,250	Du confluent de la Nèthe et de la Dyle, en amont de Rumpst, à l'Escaut (Rupelmonde.)
21	La Dyle	29,200	Depuis Werchter jusqu'à la rencontre de la Nèthe (Rupel).
22	Le Demer	36,580	De Diest à la Dyle (Werchter).
23	Petite-Nèthe canalisée	18,320	De Grobbendonck à Lierre.
24	Grande-Nèthe	36,400	Depuis le pont de Westerloo jusqu'à Lierre.
	Bassin de l'Yser.		
25	L'Yser	41,207	De Rousbrugge à Nieuport.
	LONGUEUR TOTALE	1,438,555	

D'après ces indications, l'État administre 25 des cours d'eau qui constituent la navigation intérieure du pays, sans compter le canal de Zelzaete à la mer (de Bouchaute à Heyst), la Haine, la Trouille et la partie de la Vesdre qui s'étend entre Chênée et Fraipont.

La direction de ces 25 cours d'eau est venue se concentrer progressivement comme suit dans les mains du Gouvernement : 3 canaux étaient déjà dans ce cas au mois de septembre 1830; 12 voies navigables ont été reprises des provinces, sans indemnité pour celles-ci; 6 canaux ou embranchements de canaux ont été construits aux frais du Trésor public; 4 canaux ont été rachetés, moyennant payement de sommes convenues. Ces

quatre derniers canaux sont : la Sambre, le canal de Charleroy à Bruxelles, le canal de Mons vers Condé et la Petite-Nèthe.

A n'envisager que ce qui a été fait à ce point de vue, dans le cours de la période décennale de 1851 à 1860, on trouve que l'État a construit les embranchements vers Beverloo et vers Hasselt, ainsi que le prolongement du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, depuis Herenthals jusqu'à Anvers et la continuation du canal de dérivation de la Lys, de Schipdonck à la mer du Nord; l'État a, en outre, repris, pendant la même période, l'administration de l'Yser, de la Grande-Nèthe et du canal de Plasschendaele vers la frontière française, par Nieuport et par Furnes.

Quelles sommes le Trésor public a-t-il consacrées aux dépenses d'établissement et de rachat qui viennent d'être mentionnées?

En ce qui concerne les canaux de Pommeroeul à Antoing, de Charleroy à Bruxelles, de Gand vers Terneuzen et de Maestricht à Bois-le-Duc, le traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, à la date du 5 novembre 1842, contient les stipulations suivantes :

« Art. 61. Moyennant une somme de 4,330,000 florins, le Gouvernement néerlandais renonce, au nom de Sa Majesté le roi Guillaume-Frédéric, comte de Nassau, et se portant fort pour Sadite Majesté, à toutes prétentions et à tout recours à raison de créances et d'avances faites tant par elle-même que pour son compte, pour la canalisation de la Sambre, la construction ou la rétrocession des canaux de Pommerœul à Antoing, de Charleroy à Bruxelles et de la partie de celui de Gand à Terneuzen située sur le territoire belge, ainsi que pour tous autres canaux et travaux publics quelconques exécutés en Belgique. »

« Cette somme sera acquittée, etc.

« Art. 62. Moyennant une somme de 285,000 florins à payer au Trésor néerlandais par le Gouvernement belge, et sauf le recours de ce Gouvernement sur les provinces de Liége et du Limbourg belge, le Gouvernement néerlandais conserve à sa

CANAUX ET RIVIÈRES.	1841 à 1850.	1851.	1852.	1853.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Canal de Zelzaete à la mer du Nord . . { 1re section	2,305,724 94	» »	» »	24,000 00
Canal de Zelzaete à la mer du Nord . . { 2e et 3e sections	1,594,415 62	14,873 97	32,093 55	32,434 93
Canal de Deynze à Schipdonck et à la mer du Nord vers Heyst	1,678,818 92	106,833 60	159,147 64	149,666 36
Écoulement des eaux de l'Escaut	299,933 94	» »	1,580 98	3,095 74
Canal de la Campine	4,313,308 08	505 68	» »	6,510 29
Embranchement vers Turnhout	1,402,949 67	10,489 75	» »	» »
Canal latéral à la Meuse	7,455,248 52	122,635 96	71,165 73	10,292 10
Amélioration du régime des eaux du sud de Bruges	(1) 460,000 00	» »	» »	» »
Prolongement jusqu'à Anvers du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut .	» »	» »	8,471 34	1,106,949 43
La Meuse, dans la traverse de Liége	» »	» »	664,026 09	1,729,365 05
Canal de communication entre le Demer (Hasselt), et le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, et embranchement de la Pierre-Bleue au canal de Beverloo	» »	» »	3,350 00	1,650 00
Canal de Gand à Bruges (approfondissement)	» »	» »	3,200 00	305,759 90
Écoulement des eaux de la Sambre	» »	» »	17,097 84	10,874 38
Canal de Charleroy à Bruxelles (élargissement)	» »	» »	1,100 00	2,500 00
Amélioration de la Dendre	» »	» »	63,434 04	9,903 28
Amélioration de la Senne, de l'Yser et des Nèthes (subsides)	» »	» »	» »	2,400 00
Amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele à Nieuport, par Furnes à la frontière française	» »	» »	» »	» »
Canalisation de la Lys	» »	» »	» »	» »
Totaux. . .	19,510,399 69	255,338 96	1,024,367 15	3,728,371 46

(1) Y compris 80,000 francs rattachés au budget de 1849. (Loi du 2 avril 1849.)

charge les remboursements d'actions et les payements des intérêts et primes opérés depuis le 19 avril 1839, ainsi que les remboursements et payements de même nature encore à faire jusqu'à l'extinction entière de l'emprunt levé en vertu de la loi du 5 janvier 1824, pour la construction du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, dit le *Zuid-Willems-Vaart*. »

	fr. c.
Les deux chiffres fixés par ces dispositions s'élèvent ensemble à 4,615,000 florins ou	9,767,195 74
Nous devons y ajouter les dépenses faites par le Gouvernement actuel, pour le rachat de la Sambre canalisée, lesquelles atteignaient, au 31 décembre 1860 (2), la somme de. . . . . non compris 10,317 fr. 34 c. restant dus aux anciens concessionnaires.	7,008,443 73
D'un autre côté, le rachat du canal de Charleroy avait coûté, à la même date (2).	7,088,109 87
Ces trois postes réunis forment un total de.	23,863,749 34

Pendant la période décennale de 1831-1840, aucun crédit *spécial* n'a été voté pour la construction ou l'amélioration des voies navigables ; les canaux de Mons à Condé et de la Petite-Nèthe ont, ainsi qu'il a été dit plus haut, été rachetés, le premier moyennant l'abandon d'une part des recettes obtenues, et le second moyennant sept annuités de 50,000 francs chacune (ensemble 350,000 fr.), et ces annuités ont été rattachées aux budgets du Département des Travaux publics.

De 1841 à 1860, il a été ouvert des allocations spéciales, indépendantes du budget, à concurrence de 59,019,865 fr. 70 c., pour couvrir des frais de construction ou d'amélioration de cours d'eau administrés par l'État, en comprenant cependant dans le relevé un crédit de 80,000 francs rattaché au budget de 1849 et affecté à des travaux d'amélioration du régime des eaux du sud de Bruges. — Sur le capital prémentionné de 59,019,865 fr. 70 c., il avait déjà été employé une somme de 48,712,650 fr. 16 c., à la date du 31 décembre 1860, et cette somme se répartissait ainsi :

ANNÉES.							
1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	2,329,724 94
» »	» »	» »	» »	2,624 18	» »	» »	1,676,442 25
929,522 02	1,440,127 68	900,416 15	1,082,213 14	405,888 36	764,239 23	867,107 07	8,783,680 14
46,662 83	90,850 94	115,563 18	89,512 28	31,419 76	75,703 56	11,899 38	766,222 56
406 68	1,898 80	30,657 13	158,010 15	84,078 07	17,877 56	129,812 41	4,763,064 85
» »	725 00	» »	» »	» »	241 56	» »	1,114,405 98
572 18	16 00	69 51	» »	8,362 66	» »	6 90	7,698,374 36
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	460,000 00
1,360,211 22	1,080,083 29	500,906 52	252,368 37	409,541 01	152,990 09	71,364 91	4,642,556 18
1,497,306 36	882,122 32	913,118 31	749,774 17	301,064 63	780,460 87	481,067 08	7,998,304 88
817,046 60	744,912 07	680,694 38	401,717 95	339,538 09	105,796 40	12,868 05	3,107,574 14
420,119 80	98,326 46	172,366 00	422,570 87	377,264 63	282,862 93	3,654 43	2,086,115 02
149,066 97	114,502 49	15,268 85	36,542 88	57,809 28	78,805 34	15,583 78	495,551 81
252,833 99	599,424 25	113,607 72	136,716 60	88,124 68	9,657 40	» »	1,203,964 64
141,541 29	93,834 35	163,571 74	27,695 30	38,232 96	19,319 41	646 95	558,199 34
17,286 95	17,286 95	118,597 49	42,186 44	» »	60,000 00	» »	257,757 83
» »	» »	» »	» »	500 00	156,413 68	129,631 03	286,544 91
» »	» »	» »	» »	» »	» »	184,169 13	184,169 13
5,632,576 89	5,164,130 60	3,744,836 98	3,399,306 15	1,844,448 93	2,504,358 23	1,907,813 12	48,712,650 16

(2) Voy. *Documents parlementaires*, session de 1861-1862, n° 4, page 63 pour la Sambre et page 64 pour le canal de Charleroy.

Enfin, l'on avait consacré, de 1854 à 1858, une somme de 733,832 fr. 49 c. à la construction de la quatrième section et à divers travaux de parachèvement du canal de Zelzaete à la mer du Nord; cette somme a été prélevée sur les budgets annuels; elle ne comprend rien de ce qui a été *avancé* par le Trésor public pour les dépenses d'entretien du canal, dépenses au sujet desquelles un différend s'est élevé entre le Gouvernement et l'administration des provinces de la Flandre occidentale et de la Flandre orientale.

Ainsi, en récapitulant les différentes sommes qui viennent d'être successivement indiquées, on trouve pour l'ensemble des capitaux employés à l'établissement ou à l'amélioration des voies navigables, les chiffres que voici :

	fr. c.
1° Exécution du traité de 1842 (navigation intérieure), et rachat des concessions de la Sambre et du canal de Charleroy à Bruxelles.	23,863,719 34
2° Rachat de la Petite-Nèthe.	350,000 00
A reporter. . .	24,213,719 34
Report . .	24,213,719 34
3° Dépenses imputées sur fonds spéciaux	48,712,650 16
4° Canal de Zelzaete à la mer du Nord.	733,832 49
Total (1). . .	73,660,201 99

Mais ce total, bien qu'il soit déjà considérable, ne représente pas l'intégralité des dépenses faites; en effet, les allocations annuelles des budgets sont toujours grevées de payements effectués pour l'amélioration et même pour l'exécution de nouvelles voies de navigation.

Le canal de Zelzaete vient d'en fournir l'exemple; il en a été de même du canal de ceinture construit récemment à Ath; il est, d'une manière générale, procédé constamment ainsi pour *toutes* les voies navigables dont l'administration est confiée au Gouvernement : les crédits budgétaires servent simultanément à faire face à des travaux d'amélioration (et parfois de construction) aussi bien qu'à des travaux d'entretien. Depuis 1858, une distinction a été établie entre les deux dépenses, et voici comment la répartition se traduit pour les trois dernières années de la période de 1851 à 1860 :

DÉSIGNATION DES CANAUX ET DES RIVIÈRES.	1858.		1859.		1860.	
	AMÉLIORATION.	ENTRETIEN.	AMÉLIORATION.	ENTRETIEN.	AMÉLIORATION.	ENTRETIEN.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
La Meuse	306,350 48	79,590 29	230,994 40	84,197 43	134,620 42	144,770 55
Le canal de Liége à Maestricht.	» »	64,213 53	8,874 70	44,333 23	5,784 32	55,481 61
— de Maestricht à Bois-le-Duc.	66,699 80	54,195 87	47,932 00	109,722 29	41,047 07	67,389 02
— de jonction de la Meuse à l'Escaut.	38,243 89	45,953 33	41,804 01	49,169 66	39,141 33	94,888 45
— d'embranchement vers Beverloo.	21,847 34	3,320 83	9,828 32	6,623 00	9,780 00	9,039 92
— — — Hasselt	500 00	» »	24,961 60	22,172 16	64,960 92	26,289 15
— — — Turnhout	2,979 88	9,836 96	3,404 84	8,220 00	3,280 00	7,013 96
— de la Sambre	» »	110,638 15	24,970 50	85,906 46	30,962 41	88,340 62
— de Charleroy à Bruxelles.	42,811 36	89,585 23	21,489 21	91,379 78	19,892 34	84,495 21
L'Escaut	11,799 50	36,350 70	» »	36,347 00	360 00	75,280 40
Le canal de Mons à Condé	45,000 00	35,068 38	3,648 99	18,199 87	61,232 57	18,370 00
— de Pommerœul à Antoing	21,167 00	113,831 40	» »	69,792 01	» »	79,968 68
La Lys	3,676 00	43,329 94	» »	39,505 04	9,545 00	29,813 77
A reporter. . .	561,045 25	682,904 61	417,902 44	662,567 93	387,885 08	778,141 34

(1) On arriverait au chiffre de 113,850,785 fr. 87 c., si l'on avait égard aux sommes payées à la Hollande : 1° pour le rachat du péage de l'Escaut; 2° en acquit de la rente de 400,000 florins consentie par la Belgique, pour prix des avantages de navigation et de commerce qui lui sont assurés par le traité du 19 avril 1839; 3° pour droits de fanal; 4° pour l'entretien de la partie néerlandaise du canal de Gand à Terneuzen. (Voir ci-après les §§ *relatifs à l'Escaut et au canal de Terneuzen*.)

DÉSIGNATION DES CANAUX ET DES RIVIÈRES.	1858.		1859.		1860.	
	AMÉLIORATION.	ENTRETIEN.	AMÉLIORATION.	ENTRETIEN.	AMÉLIORATION.	ENTRETIEN.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Report . .	561,045 25	682,904 61	447,902 44	662,567 93	387,885 08	778,141 34
Le canal de Deynze à la mer.	» »	4,599 00	» »	8,420 50	» »	14,929 18
— de Gand à Ostende	11,324 25	73,436 51	8,880 00	38,250 03	34,125 90	30,141 17
— d'écoulement des eaux du sud de Bruges	3,214 74	6,104 98	» »	8,000 00	» »	8,182 44
— de Plasschendaele à la frontière.	13,807 02	12,910 54	4,270 00	4,112 90	2,062 61	16,801 20
— de Gand à Terneuzen	» »	27,486 53	» »	11,348 57	» »	22,772 40
— de Moervaert	1,000 00	4,230 00	» »	4,280 00	» »	5,703 20
La Dendre.	163,100 00	17,340 00	100,608 90	20,387 40	29,365 20	21,024 43
Le Rupel.	63,590 08	17,000 00	39,921 38	9,495 23	26,851 93	8,698 68
La Senne.	6,069 10	2,064 30	5,724 24	1,400 04	» »	1,258 25
La Dyle et le Demer	» »	23,745 77	24,334 91	23,020 25	860 00	26,137 87
La Petite-Nethe	4,763 75	12,018 07	324 00	10,899 64	» »	19,795 41
La Grande-Nethe.	» »	2,884 00	6,306 87	1,600 00	» »	3,245 60
L'Yser	3,000 67	16,390 50	11,969 33	3,977 11	7,960 00	5,268 83
Canal d'Ypres à l'Yser (subside).	5,000 00	» »	5,000 00	» »	» »	» »
TOTAUX. . .	835,914 86	903,084 81	625,242 07	807,759 60	489,320 72	961,900 00
Imputations faites sur les budgets	1,738,999 67		1,433,001 67		1,451,220 72	

D'après ces chiffres, la dépense des trois années s'élève, en totalité, à 4,623,222 fr. 06 c., et sur cette somme, il a été consacré 1,950,477 fr. 65 c. à des travaux d'amélioration, de sorte que l'entretien proprement dit n'a pas absorbé plus de 2,672,744 fr. 41 c. — Les voies navigables reçoivent donc, chaque année, une plus-value considérable, sans que le Trésor public paraisse y employer des fonds. — Il en résulte cette double conséquence : que le domaine de l'État puise une augmentation constante de valeur dans les travaux qui s'effectuent ainsi au moyen des excédants de recettes du Trésor, et, d'autre part, qu'il importe de ne pas s'en rapporter exclusivement au *chiffre* de la dépense budgétaire pour apprécier les produits d'une voie de navigation. Il y a, dans cette dépense, un élément qui n'a aucune relation ou qui n'a, du moins, qu'un rapport éloigné avec le mouvement des transports : c'est l'élément qui répond à la somme que les travaux d'amélioration ont exigée. La mesure du degré de productivité d'un canal ou d'une rivière administrée par le Gouvernement est donnée plus exactement par le simple rapprochement de la recette obtenue et de la dépense *d'entretien ;* cela est d'autant plus vrai que la dépense d'amélioration varie fort sensiblement d'un exercice à l'exercice suivant, comme le démontre le tableau que nous venons de tracer.

Il est à regretter que la distinction entre les deux espèces de dépenses dont il s'agit n'ait pas été introduite dans les budgets avant l'année 1858 ; le rapprochement qui fait l'objet du tableau suivant aurait pris une autre forme et aurait mieux fait ressortir la véritable situation des choses au point de vue de la *recette nette* normale.

Quoi qu'il en soit, nous donnons les indications telles qu'il nous a été possible de les recueillir :

Tableau comparatif des dépenses d'entretien et du produit

CANAUX OU RIVIÈRES.	1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
	DÉPENSE.	PRODUIT.	DÉPENSE.	PRODUIT.	DÉPENSE.	PRODUIT.	DÉPENSE.	PRODUIT.	DÉPENSE.	PRODUIT.
Bassin de la Meuse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Meuse	300,784 90	96,405 39	333,574 08	61,758 36	333,953 45	60,890 89	403,618 64	60,573 88	327,504 24	63,712 39
Canal latéral à la Meuse	28,658 64	34,220 80	49,834 76	30,796 73	68,450 28	37,890 73	36,955 46	41,820 45	35,823 79	89,360 29
— de Maestricht à Bois-le-Duc	58,601 01	37,591 53	33,421 50	26,190 99	56,404 75	25,245 23	68,728 70	29,474 45	118,701 25	27,614 96
— de jonction de la Meuse à l'Escaut	50,719 35	23,263 71	52,610 94	28,662 93	54,793 26	25,412 69	53,916 87	34,093 82	50,959 56	31,422 49
— d'embranchement vers le camp de Beverloo	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
— d'embrancht vers Hasselt	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
— — vers Turnhout	40,905 00	2,950 70	41,820 00	5,875 81	44,444 03	4,375 31	44,460 00	7,061 54	44,321 38	8,043 90
Sambre canalisée	145,193 38	603,280 09	140,356 30	506,854 71	107,440 03	696,715 95	105,323 32	742,179 24	122,812 35	744,783 23
Canal de Charleroy à Bruxelles	70,569 59	1,175,763 84	64,883 54	1,258,447 22	64,954 89	1,247,405 86	78,768 77	1,317,995 54	83,338 25	1,322,525 18
Bassin de l'Escaut.										
Escaut	62,287 37	104,724 25	23,940 81	69,053 99	16,574 36	75,403 35	32,344 00	79,752 25	29,436 37	79,743 29
Canal de Mons à Condé (2)	47,625 74	477,327 52	38,742 25	200,051 46	28,277 00	233,913 23	28,455 00	262,047 45	110,695 78	284,454 88
— de Pommerœul à Antoing	90,949 54	460,822 34	87,084 22	267,887 42	87,021 27	207,335 27	90,488 99	231,406 07	81,373 05	215,804 85
Lys	77,664 77	64,967 38	134,768 26	55,771 27	107,609 77	55,594 57	84,361 06	49,532 57	63,309 13	49,652 34
Canal de dérivation de la Lys	4,000 00	» »	3,500 00	» »	5,000 00	» »	4,649 00	» »	4,649 00	» »
— de Gand à Ostende	46,636 29	23,406 49	35,639 48	24,728 30	97,345 56	25,944 95	70,979 32	27,427 03	117,467 64	27,445 38
— d'écoulement des eaux du sud de Bruges	8,409 97	» »	8,999 20	» »	45,834 98	» »	8,480 00	» »	8,573 60	» »
— de Plasschendaele par Nieuport, vers la frontière de France (1)	» »	20,009 95	» »	21,313 51	» »	20,783 87	» »	8,233 92 29,325 42	7,999 99	24,020 45 19,623 58
— de Gand à Terneuzen	30,567 86	16,947 00	40,068 00	44,562 97	37,083 62	13,569 36	55,998 38	44,577 55	23,536 50	45,349 32
Moervaart	50,849 00	5,552 65	54,598 46	5,970 94	52,493 53	6,344 07	44,394 84	7,334 99	8,32 14	9,904 43
Dendre	66,872 80	18,864 24	27,429 46	20,008 40	21,752 71	24,147 58	14,494 61	21,006 92	35,656 74	47,640 49
Rupel	38,349 74	» »	7,948 00	» »	91,342 72	» »	60,437 23	» »	112,740 92	» »
Senne	4,206 90	» »	2,240 00	» »	2,229 85	» »	2,458 00	» »	7,036 53	» »
Dyle et Demer	66,770 21	3,602 28	92,893 49	4,466 10	114,859 27	4,539 00	157,378 10	5,499 42	64,250 99	4,073 40
Petite-Nèthe canalisée (1)	17,799 50	21,300 63	26,923 78	22,704 92	20,500 00	17,591 73	47,423 88	26,545 34	21,739 67	23,981 26
Grande-Nèthe	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	4,544 20	» »
Bassin de l'Yser.										
Yser	» »	20 00	» »	488 00	» »	483 00	» »	4,643 43	4,778 58	2,302 79
Canal d'Ypres à l'Yser (subside)	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
TOTAUX	1,275,394 50	2,887,657 49	1,264,646 23	2,724,960 40	1,386,935 33	2,750,160 95	1,431,920 87	2,996,928 49	1,450,239 63	3,029,195 00

(1) Dans les dépenses, on n'a pas compris les sommes de 427,331 fr. 99 c., de 298,501 fr. 50 c. et de 7,999 francs (ensemble 733,832 fr. 49 c.), rattachées aux budgets de 1854, de 1855 et de 1858, et employées à des travaux effectués au canal de Zelzaete à la mer du Nord. — Indépendamment des recettes comprises dans le présent tableau, les comptes généraux des finances ajoutent aux produits des voies navigables le montant du péage perçu au pont établi sur la Nèthe, à Waelhem, savoir : 710 francs en 1851 et en 1852; 530 francs en 1853, en 1854 et en 1855; 460 francs en 1856; 425 francs en 1857; 600 francs en 1858; 800 francs en 1859 et 850 francs en 1860.

(2) *Voir* ci-après le compte spécial du canal de Mons à Condé, pour ce qui concerne les sommes remises à la province sur le montant des recettes.

des voies navigables, de 1851 à 1860 inclusivement (1).

1856.		1857.		1858.		1859.		1860.		TOTAUX.	
DÉPENSE	PRODUIT.	DÉPENSE	PRODUIT	DÉPENSE	PRODUIT	DÉPENSE	PRODUIT	DÉPENSE	PRODUIT	DÉPENSE	PRODUIT
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
344,332 24	72,125 35	351,759 20	63,332 15	385,940 77	74,006 20	312,191 83	73,459 28	279,390 67	69,539 07	3,373,217 02	695,500 96
58,102 40	68,318 28	43,856 05	90,302 94	64,213 53	112,151 36	53,204 93	95,081 63	61,265 93	56,103 27	487,365 47	626,046 48
160,237 83	34,333 62	154,944 17	32,059 26	120,893 67	37,818 47	157,654 29	40,535 23	78,136 09	39,738 06	1,005,025 26	327,565 80
89,200 17	27,217 04	64,599 26	31,048 43	84,187 22	37,806 23	90,970 67	65,400 07	134,299 78	66,179 21	723,257 08	370,506 32
» »	» »	14,825 00	468 36	25,138 17	1,102 07	16,451 32	2,585 00	18,819 92	1,487 88	75,234 41	6,822 50
» »	» »	» »	» »	500 00	2,284 26	47,133 66	3,962 40	88,250 07	6,206 58	135,883 73	14,274 05
11,665 15	4,414 66	12,474 50	5,887 31	12,816 84	6,087 70	11,624 81	8,406 04	10,302 96	4,883 77	118,833 67	57,983 74
124,554 24	641,922 85	124,189 19	575,131 68	110,638 15	507,832 82	110,876 96	559,004 78	119,303 03	564,347 24	1,214,686 95	6,239,019 59
91,548 91	1,452,190 66	96,497 88	1,289,183 79	132,396 59	1,410,665 23	112,868 99	1,356,396 07	101,387 55	997,403 34	894,214 97	12,898,246 83
34,332 70	74,473 60	54,302 44	71,614 60	48,150 20	73,655 12	36,347 00	94,298 54	73,640 40	91,705 66	410,325 65	814,124 65
28,572 19	257,292 77	30,550 69	247,433 50	80,068 38	227,285 55	21,848 86	242,559 27	79,602 37	244,547 07	494,148 40	2,373,912 10
56,508 98	210,349 00	96,852 45	204,088 85	134,998 40	190,644 17	69,792 04	213,815 84	79,968 68	216,722 69	904,737 56	2,146,573 47
75,209 72	53,890 64	57,124 15	59,564 85	47,005 94	55,344 04	39,505 04	68,890 67	39,358 77	71,469 32	725,916 64	584,377 65
4,649 00	» »	8,037 86	» »	4,599 00	» »	8,420 50	115 00	14,929 18	115 00	62,433 54	230 00
44,654 11	28,589 53	44,133 25	30,236 10	84,760 76	28,942 81	47,130 03	32,377 29	64,267 07	31,960 10	652,713 51	280,694 75
7,055 69	» »	6,994 96	» »	9,319 72	» »	8,000 00	» »	8,182 44	» »	90,850 56	» »
20,700 00	44,036 97	14,352 54	20,768 46 24,387 58	26,747 56	120 00 40,289 22	8,382 90	20,076 92 25,518 65	18,663 84	44,143 94	96,816 77	362,652 14
30,126 24	16,242 54	23,815 36	15,624 49	27,186 53	15,727 38	11,348 57	17,992 95	22,772 40	19,429 57	304,703 46	159,990 11
11,164 39	9,890 03	7,839 59	9,047 92	5,230 00	9,158 92	4,280 00	8,856 78	5,703 20	9,765 29	208,872 85	81,752 69
146,360 74	17,543 37	38,787 04	17,598 14	180,440 00	16,569 96	120,996 30	19,504 37	50,579 63	19,322 00	702,760 03	189,172 17
44,793 16	» »	130,824 24	» »	80,590 08	» »	49,446 64	» »	35,550 64	» »	651,633 34	» »
8,017 25	» »	8,216 67	» »	8,433 40	» »	7,124 28	» »	1,258 25	» »	47,624 13	» »
35,514 03	4,644 18	42,464 27	3,862 34	23,715 77	4,580 78	47,355 16	3,640 36	27,017 87	3,948 40	674,913 16	42,558 96
48,975 08	17,816 95	44,994 23	23,499 17	16,781 82	27,166 03	14,223 64	34,707 20	19,795 44	49,302 32	276,154 01	234,613 61
3,000 00	» »	9,595 87	» »	2,884 00	» »	7,906 87	» »	3,245 60	» »	28,146 54	» »
17,764 08	2,332 94	14,146 78	1,964 47	19,391 17	1,933 84	15,946 44	1,886 03	13,228 83	1,702 47	79,552 88	14,156 94
» »	» »	» »	» »	5,000 00	» »	5,000 00	» »	» »	» »	10,000 00	» »
1,524,524 30	3,034,638 92	1,487,171 61	2,914,371 39	1,738,999 67	2,881,164 16	1,433,001 67	2,989,267 37	1,454,220 72	2,576,722 34	14,444,348 53	28,785,066 48

(3) La recette renseignée pour le canal de Plasschendaele à la frontière de France, comprend les sommes qui figurent dans les comptes de l'administration des finances, sous les rubriques : *canaux de Nieuport à Furnes et Dunkerque, de Nieuport à Ypres, de Nieuport à Bruges, de Nieuport à Ostende.*

(1) Les sommes renseignées pour les dépenses de la Petite-Nèthe canalisée, en 1851 et 1852, ne comprennent pas les 50,000 francs (ensemble 100,000 francs), payés en acquit des deux dernières annuités, revenant à la province d'Anvers, comme solde du prix d'acquisition de ladite voie navigable.

On pourra remarquer que les chiffres compris dans ce tableau diffèrent presque tous, principalement en ce qui touche les dépenses, de ceux que renseignent les publications annuelles de statistique que le Département des Travaux publics a l'habitude de faire paraître. Ces différences proviennent de ce que la plupart des renseignements produits annuellement sont recueillis à une époque où les dépenses ne sont pas encore définitivement fixées et où les recettes elles-mêmes ne sont pas toujours exactement connues : si l'on voulait attendre le moment où les résultats d'une année pourraient être arrêtés d'une manière bien précise, sous le rapport des recettes et des dépenses, il en résulterait, dans l'apparition des publications annuelles, des retards qui nuiraient singulièrement à la valeur de ces publications.

Le tableau qui précède a été dressé, en ce qui concerne les recettes, d'après les comptes généraux des finances pour les années 1851 à 1858, et d'après les tableaux annexés au projet de budget des voies et moyens de 1863, pour les années 1859 et 1860.

Quant aux dépenses, nous en avons puisé les chiffres dans les comptes remis aux Chambres législatives en exécution des articles 44 et 45 de la loi du 15 mai 1846, sur la comptabilité publique. Nous avons eu soin de rattacher chaque dépense à l'année même où elle avait son origine : une dépense propre à l'année 1852 a été inscrite au compte de cette année, lors même qu'elle aurait été soldée seulement en 1860, attendu que l'époque où le payement a lieu n'a rien de commun avec le fait qui a motivé la liquidation.

Ce mode de procéder a été appliqué, d'une part, aux sommes imputées sur des crédits supplémentaires, d'autre part, aux prélèvements faits à charge d'allocations reportées d'un budget aux budgets suivants, en conformité de l'article 30 de ladite loi du 15 mai 1846. En résumé, les dépenses reprises au tableau dont il s'agit représentent les dépenses faites, pour les années 1851 à 1860, jusqu'à la clôture du budget de 1860 (31 octobre 1861); on y a ajouté les payements faits, jusqu'au 31 octobre 1862, au moyen d'allocations reportées au budget de 1861 et primitivement inscrites dans les budgets des exercices antérieurs.

Ces explications paraissaient indispensables : si l'on voulait vérifier l'exactitude de nos chiffres ou en faire le dépouillement, on ne pourrait y parvenir sans connaître la marche que nous avons suivie.

Nous donnerons plus loin des détails sur le mouvement de la navigation constaté pour chaque cours d'eau pris isolément; nous reviendrons aussi sur les résultats financiers obtenus et sur les variations qui se sont produites dans le montant annuel des recettes et des dépenses.

Mais nous devons, dès maintenant, présenter quelques observations au sujet de plusieurs points sur lesquels nous n'aurons pas à revenir.

Ainsi, le tableau de la page précédente indique que le canal de Deynze à la mer du Nord (dérivation de la Lys) n'a rapporté qu'une somme de 250 francs pendant la période décennale de 1851 à 1860. Cependant, il avait paru, en 1855, qu'une navigation tendait à s'établir sur ce canal, dans la direction du canal de Gand à Ostende. Un arrêté royal du 28 juillet 1855 a même déterminé le tarif des droits de navigation à percevoir sur la section de Deynze à Schipdonck. Voici quel est le dispositif de cet arrêté :

« Les droits de navigation sur le canal de Deynze à Schipdonck seront perçus d'après le tarif suivant :

« 1° Pour les bateaux qui ne pénétreront dans ce canal que jusqu'au barrage de Nevele, *un centime* à vide, *deux centimes* à charge et autant pour le retour, pour chaque tonneau de la capacité du bateau ;

« 2° Pour les bateaux qui se rendront au delà du barrage de Nevele, *deux centimes* à vide, *quatre centimes* à charge et autant pour le retour;

« 3° Les bateaux chargés ou à vide seront en outre assujettis, au passage des ponts, soit qu'ils doivent être tournés ou non, à un droit de :

10 centimes pour ceux de 25 tonneaux et au-dessous.

18 — — 26 à 75 tonneaux.

36 — — 76 à 150 tonneaux.

53 — — 151 tonneaux et au-dessus.

85 — pour les navires de mer à deux ou trois mâts et d'une capacité d'au delà de 150 tonneaux. »

De même, un arrêté royal du 24 décembre 1861 a fixé le tarif des droits de navigation pour la section dudit canal qui est comprise entre les barrages de Schipdonck et de Balgerhoeke.

Nous ferons connaître ce tarif, bien qu'il ait été introduit postérieurement au 31 décembre 1860, afin d'établir la situation *actuelle* des péages sur les voies navigables administrées par l'État. L'arrêté du 24 décembre 1861 porte donc ce qui suit :

« Il sera perçu sur tout bateau traversant le barrage de Schipdonck, pour chaque tonneau de sa capacité et à raison de chaque passage audit barrage, un droit de 2 centimes à vide et 4 centimes à charge. »

On sait que la *Senne* est administrée par les provinces de Brabant et d'Anvers. Malgré cette circonstance, on peut voir, dans le tableau dont nous nous occupons, que le Trésor public a payé 47,621 fr. 15 c. pour le service de la Senne, de 1851 à 1860.

Cette dépense résulte de ce que l'État est tenu d'entretenir les ouvrages d'art établis, à ses frais, sur ladite rivière et de payer le loyer de la maison occupée par l'éclusier à Vilvorde, ce qui représente, en totalité, une dépense annuelle d'environ 1,200 francs. Exceptionnellement, la dépense de chacune des années 1855 à 1859 a été plus considérable, parce que l'on a, dans cet intervalle de cinq exercices, dû construire un perré le long des berges de la dérivation de la Senne ouverte à Vilvorde aux frais du Trésor.

Le canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges ne produit naturellement aucune recette, puisque c'est là une simple voie d'évacuation.

De son côté, le Rupel est également improductif, parce qu'il n'est établi aucun droit de navigation au profit de l'État sur cette rivière.

La Grande-Nèthe ne rapporte rien, parce que la navigation n'y est pas reconnue. Jusqu'à Gestel, la navigation est rendue possible en tous temps par l'influence des marées; au delà, elle n'est possible qu'en cas de crues ordinaires, mais dès que les

eaux cessent d'être contenues dans le lit de la rivière, le halage devient tout à fait impraticable.

Enfin, le canal d'Ypres à l'Yser n'est pas administré par l'État; s'il figure pour une dépense de 10,000 francs dans le tableau prémentionné, c'est uniquement parce que des subsides ont été accordés, à concurrence de cette somme, à la province de la Flandre occidentale, pour les travaux d'approfondissement du bief inférieur du canal.

Nous venons de dire que nous définirions autant que possible la situation *actuelle* des choses, sous le rapport des péages. C'est dans cette intention que nous transcrivons ici les dispositions qui ont régi ou qui régissent encore les droits de navigation sur le canal de jonction de la Dendre à la station d'Ath.

« Il sera perçu, disait un arrêté royal du 9 septembre 1861, au bureau de Lessines, sur les bateaux destinés à traverser ou ayant traversé l'écluse du canal de jonction de la Dendre à la station d'Ath : 1 centime par tonneau de la capacité du bateau passant *à vide;* 3 centimes par tonneau de chargement, plus 1 centime par tonneau de la capacité du bateau passant *à charge.* »

Ces droits ont été remplacés par ceux-ci, à la date du 27 janvier 1862 :

« 1° 1 centime par tonneau de la capacité du bateau passant, soit à vide, soit avec un chargement;

« 2° 3 centimes par tonneau pour toute la capacité du bateau, lorsqu'il est plus qu'à demi-chargé;

« 3° 3 centimes par tonneau pour la moitié de la capacité, quand le bateau n'a qu'un demi-chargement ou moins.

« Les droits repris sous les n°s 2 et 3 sont, l'un ou l'autre, suivant qu'il y a lieu, perçus concurremment avec celui repris sous le n° 1. »

Dans l'ensemble, les recettes et les dépenses comprises dans le relevé des pages 114 et 115 s'élèvent, pour la période décennale de 1851 à 1860, savoir :

	fr. c.
Les recettes, à	28,785,066 48
Les dépenses, à	14,444,348 53
Ce qui laisse un excédant de	14,340,717 95
ou environ 50 p. °/₀.	

La recette nette représente donc une moyenne annuelle de 1,434,071 fr. 80 c. Le canal de Charleroy à Bruxelles a donné, à lui seul, une recette nette moyenne de 1,200,405 fr. 19 c. par année; cette moyenne est de 502,735 fr. 26 c. pour la Sambre, de 187,946 fr. 37 c. pour le canal de Mons à Condé et de 151,183 fr. 59 c. pour le canal de Pommerœul à Antoing. — On voit, par ces seules indications, que le restant des voies navigables a, *dans l'ensemble,* abouti à un excédant de dépenses au lieu d'amener un excédant de recettes.

Ces chiffres se modifieraient quelque peu si l'on tenait compte de la dépense résultant du payement des traitements et salaires attribués au personnel préposé à la perception des recettes, au service de la navigation, à la surveillance des travaux d'amélioration et d'entretien que les voies navigables ont réclamés.

Nous n'avons pas eu égard à cette dépense de personnel, parce que les comptes définitifs des budgets et les comptes rendus des Ministres ne nous ont pas fourni les renseignements nécessaires pour faire, à ce point de vue, un travail suffisamment exact, notamment en ce qui concerne les frais de surveillance médiate ou immédiate des travaux, et les frais d'étude que ces travaux ont exigés.

Nous devons donc nous borner à signaler cette lacune.

Nous allons maintenant passer rapidement en revue le mouvement de la navigation, le produit et la recette, pendant les années 1851 à 1860, de chacun des cours d'eau dont l'administration est confiée au Gouvernement, en indiquant les bases des péages perçus.

La Meuse.

Le taux actuel des droits de navigation sur la Meuse a été réglé par une convention intervenue le 20 mai 1843, en exécution des traités des 19 avril 1839 et 5 novembre 1842. Aux termes de cette convention, le droit est dû par lieue de parcours (5 kilomètres) et par mètre cube de la capacité des bateaux, conformément au tarif suivant :

	fr.
Bateaux à charge	0.008
— à vide	0.004

A partir du 1er septembre 1851, la perception des droits sur la partie de la Meuse formant limite entre la Belgique et les Pays-Bas, a été supprimée, ensuite d'une convention du 8 mai de la même année, approuvée par la loi du 30 août 1851.

Les recettes opérées sur la Meuse étaient de 71,912 fr. 93 c. pour l'année 1850; elles ont atteint 96,105 fr. 39 c. en 1851, mais elles sont tombées à 61,758 fr. 36 c. en 1852, et, depuis lors, elles n'ont guère varié; le produit le plus élevé obtenu de 1851 à 1860 est celui de 1858, qui n'a même pas dépassé 74,004 fr. 20 c.

Cette réduction peut être attribuée à deux causes : au dégrèvement dont la navigation de la Meuse mixte a été favorisée en 1851, ainsi qu'il vient d'être dit, et à l'ouverture du canal de Liége à Maestricht qui a attiré une bonne partie des transports qui étaient antérieurement acquis à la rivière.

Le nombre des bateaux qui ont navigué sur la Meuse, en y payant des droits, était de 36,536 en 1851; il est descendu à 28,977 en 1860, ce qui accuse une diminution de 7,559 bateaux ou 20 à 21 p. °/₀.

Cette diminution se partage, par portions égales, entre les navires entrés et les navires sortis : pour les premiers, la différence est de 3,758 navires; elle est de 3,801 pour les seconds. Cependant, la réduction porte exclusivement sur les bateaux belges, car il s'est même révélé un accroissement sur les bateaux étrangers.

Pour les dix années réunies, les dépenses forment un total 3,373,247 fr. 02 c., et les recettes ne vont pas au delà de 695,500 fr. 96 c., de sorte que la période décennale solde par un manquant de 2,677,746 fr. 06 c. Le déficit le plus considérable est celui de 1854; le moins important est dû à l'année 1851.

Au surplus, voici un relevé qui permettra d'apprécier les diverses fluctuations constatées au triple point de vue du mouvement de la navigation, de la recette et de la dépense :

Années.	BATEAUX SORTIS.						BATEAUX ENTRÉS.						MONTANT des RECETTES.	DÉPENSES.	Différence EN MOINS DU PRODUIT sur la DÉPENSE.
	NOMBRE DE BATEAUX.		TONNAGE A VIDE.		TONNAGE A CHARGE.		NOMBRE DE BATEAUX.		TONNAGE A VIDE.		TONNAGE A CHARGE.				
	BELGES.	ÉTRANG.	BELGES.	ÉTRANG.	BELGES.	ÉTRANGERS.	BELGES.	ÉTRANG.	BELGES.	ÉTRANGERS.	BELGES.	ÉTRANG.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	11,906	3,640	17,318	21,789	430,043	179,354	18,674	2,318	282,394	81,228	200,542	31,475	96,105 39	300,784 90	204,679 51
1852	13,005	3,746	17,460	33,666	474,505	166,680	16,763	2,469	354,464	87,640	177,749	30,832	64,758 36	333,574 08	271,815 72
1853.	12,036	3,469	11,512	16,531	437,739	164,759	16,259	2,063	343,579	69,370	180,600	30,080	60,890 89	333,953 45	273,062 56
1854	13,386	3,126	14,515	16,542	504,442	154,175	18,492	2,135	356,947	72,135	196,494	30,885	60,573 88	403,618 64	343,044 76
1855	12,744	4,209	19,666	24,924	506,064	173,827	18,644	2,730	428,270	103,944	202,455	31,464	63,712 39	327,501 24	263,788 85
1856.	11,184	5,666	25,354	34,712	516,604	202,626	18,065	5,255	420,200	157,807	223,633	83,472	72,125 35	344,532 24	272,406 89
1857.	11,179	3,067	99,150	24,236	395,966	100,244	10,350	3,619	248,600	110,796	179,765	65,849	63,332 15	351,759 20	288,427 05
1858.	8,970	2,365	6,712	2,539	435,501	143,142	14,982	3,461	354,780	125,292	177,789	60,924	74,004 20	385,960 77	311,936 57
1859.	7,529	2,409	26,953	23,279	452,419	138,700	19,030	4,182	456,628	138,649	246,637	130,352	73,459 28	312,194 83	238,732 55
1860.	7,799	3,944	24,603	35,269	346,606	163,234	13,408	3,826	310,256	156,871	164,333	76,267	69,539 07	279,390 67	209,851 60

Canal de Liège à Maestricht (latéral à la Meuse).

Le canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, a été ouvert à la navigation le 21 octobre 1850 ; le tirant d'eau y est de 1m,90 ; il s'y trouve 4 écluses ayant une largeur de 7 mètres.

Un arrêté royal du 1er septembre 1850 avait fixé, provisoirement et à titre d'essai, les droits de navigation, par tonneau et par lieue de 5,000 mètres, à 10 centimes pour les bateaux chargés et à 5 centimes pour les bateaux à vide, tant à la descente qu'à la remonte.

Ces droits ont été modifiés, d'abord par un arrêté royal du 20 février 1860, qui les a établis sur ces bases :

Par lieue de 5,000 mètres :

	fr.
Par tonneau de chargement.	0.045
— de la capacité du bateau.	0.015
— (retour à vide).	0.015
ENSEMBLE. . .	0.075

Ces nouveaux péages n'ont pas été longtemps appliqués, car un arrêté royal du 24 octobre 1860 y a substitué les droits suivants :

Par lieue de 5,000 mètres :

	fr.
Par tonneau de chargement.	0.03
— de la capacité du bateau.	0.01
— (retour à vide).	0.01
TOTAL. . .	0.05

Nous indiquerons, quand nous parlerons du canal de Charleroy à Bruxelles, les circonstances qui ont amené ces modifications successives. Voyons s'il est possible d'en déterminer dès maintenant les conséquences financières.

En 1851, le canal latéral n'a livré passage qu'à 5,952 bateaux (145,261 tonnes à vide et 112,211 tonnes à charge) ; en 1860, on a compté, sur le même canal, 9,035 bateaux (342,896 tonnes à vide et 195,519 tonnes à charge), et cependant la recette de 1860 ne dépasse celle de 1851 que de 21,882 fr. 47 c. Il est vrai qu'il s'est produit, entre les deux époques ainsi comparées, un fait qui nuit à l'exactitude du rapprochem[illegible] loi du 30 juin 1842 avait autorisé le Gouvernement à r[illegible] péages des canaux et des rivières : 1° sur les produi[illegible] ou de l'industrie du pays qui étaient exportés, et 2[illegible] matières premières exotiques servant à l'industrie n[illegible]

En vertu de cette loi, le Gouvernement avait réduit, entre autres, de 75 p. °/o les péages sur les charbons de terre belges exportés vers la Hollande. Ces dispositions ont été successivement renouvelées jusqu'au 31 décembre 1854 ; mais leurs effets ont cessé à partir de cette date.

Ainsi, à partir de 1855, un nombre de bateaux et un tonnage *moindres*, comparativement aux années antérieures, pouvaient produire une recette *plus forte*. Mais ce résultat n'a pu se produire pour les années 1855 à 1859, comparées entre elles. Or, de 1855 à 1860, le nombre des bateaux et le tonnage, tant à vide qu'à charge, n'ont cessé de s'accroître, aussi bien que la recette ; il ne s'est produit une diminution dans le tonnage à charge et dans la recette qu'en 1859, par rapport à 1858. Et la recette de 1860 est de 56,103 fr. 27 c., tandis que celle de 1859 atteignait 95,081 fr. 63 c. ; la recette de 1860 est inférieure à la dépense de la même année ; la différence, qui est de 5,162 fr. 66 c. équivaut, à 600 francs près, aux dépenses d'amélioration prélevées sur le budget. L'excédant des recettes sur les frais annuels, en comprenant dans ceux-ci 8,871 fr. 70 c.

de dépenses d'amélioration, avait été de 41,876 fr. 70 c. en 1859.

L'abaissement de la taxe a exercé, en 1860, une influence sensible sur le développement des transports, et principalement sur le montant de la recette obtenue; cette considération appelle l'attention de ceux qui voudront déterminer les effets favorables ou défavorables des réductions apportées au tarif.

Les recettes du canal latéral à la Meuse, pour la période de 1851 à 1860, se sont élevées, dans leur ensemble, à 626,046 fr. 48 c., et les dépenses à 487,365 fr. 47 c.; d'où un surplus, en boni, de 138,681 fr. 01 c. Ce surplus aurait évidemment été plus élevé, si la voie de navigation dont il s'agit était depuis plus longtemps mise en communication avec l'Escaut.

Le relevé suivant contient des renseignements détaillés sur la navigation du canal de Liége à Maestricht, pendant les années 1851 à 1860 :

Années.	PARCOURS DANS LA PROVINCE DE LIÉGE.				PARCOURS DANS LE LIMBOURG.				PARCOURS DANS TOUT LE ROYAUME.				DÉPENSES.	Différence entre le produit et la dépense.
	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE à vide	TONNAGE à charge.	MONTANT des RECETTES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	MONTANT des RECETTES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	MONTANT des RECETTES.		
				fr. c.				fr. c.				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	2,742	49,412	91,931	16,544 54	3,210	96,149	20,280	17,676 26	5,952	145,261	112,211	34,220 80	28,658 64	(1) 5,562 16
1852.	2,452	49,593	81,493	12,713 17	3,102	81,049	21,893	18,083 56	5,554	130,642	103,386	30,796 73	49,834 76	(2) 19,038 03
1853.	2,856	48,723	89,779	16,008 64	3,570	104,987	26,882	21,882 09	6,426	153,710	116,661	37,890 73	58,450 28	(2) 20,559 55
1854	3,278	35,442	87,404	18,719 82	4,203	125,669	23,591	23,100 63	7,481	161,111	110,995	41,820 45	36,955 16	(1) 4,865 29
1855.	2,525	26,671	79,638	29,557 07	3,713	104,970	25,437	29,803 22	6,238	131,641	105,075	59,360 29	35,823 79	(1) 23,536 50
1856.	2,781	38,463	91,474	31,808 72	5,057	132,232	32,321	36,509 56	7,838	170,695	123,495	68,318 28	58,102 40	(1) 10,215 88
1857.	4,392	39,731	140,217	52,364 25	4,539	142,274	31,116	37,938 69	8,931	182,005	171,333	90,302 94	43,856 05	(1) 46,446 89
1858.	4,994	46,532	173,817	66,928 93	4,549	150,598	35,633	45,222 43	9,543	197,130	209,450	112,151 36	61,213 53	(1) 50,937 83
1859.	3,318	45,685	129 252	48,124 37	4,561	155,497	46,299	46,957 26	7,879	201,182	175,551	95,081 63	53,204 93	(1) 41,876 70
1860.	4,087	68,745	141,117	28,386 95	4,946	274,151	54,402	27,716 32	9,033	342,896	195,519	56,103 27	61,265 93	(2) 5,162 66

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

[illegible] Maestricht à Bois-le-Duc, dans son parcours sur [illegible] belge, a 4 écluses de 7 mètres d'ouverture, un tirant d'eau de 1m,90 et une pente de 39m,35 sur un développement de 47,362 mètres.

Le tarif primitif de ce canal avait été fixé par arrêté du 3 octobre 1828; il a été modifié en octobre 1839, en juillet 1842 et en suite du traité international du 5 novembre 1842.

D'après la convention du 29 juillet 1846, le droit était, par tonneau et par lieue de 5,000 mètres, savoir :

	fr.
Pour les bateaux chargés.	0.03174
Pour les bateaux vides.	0.01587

Ces derniers droits ont été réduits de 50 p. %, en vertu du traité du 13 mars 1852, de sorte que le péage s'applique aujourd'hui, par lieue de parcours et par mètre cube de la capacité des bateaux, sur le pied de :

	fr.
Pour les bateaux chargés	0.01587
Pour les bateaux vides.	0.00794

La recette du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, qui avait été très-insignifiante jusques et y compris l'année 1838, s'était tout d'un coup élevée à 52,919 fr. 27 c. en 1840, à 52,049 fr. 52 c. en 1841 et à 53,189 fr. 51 c. en 1842; mais, à partir de 1843, elle s'est considérablement réduite, par suite, sans doute, de l'abaissement des péages; elle est même tombée à 25,213 fr. 25 c. en 1853. Depuis cette dernière année, elle s'est quelque peu relevée, et on la voit à environ 40,000 francs pour 1859 et pour 1860.

Ces variations correspondent, avec une précision remarquable, aux changements de tarif dont l'indication sommaire a été fournie plus haut.

Quant au nombre des bateaux, il reste le même; mais le tonnage a diminué : on a compté, en 1850, 200,725 tonnes à vide et 421,238 tonnes à charge; ces chiffres étaient descendus respectivement à 155,893 et à 330,133 tonnes en 1860. Il est vrai que 1859 avait donné un tonnage un peu plus fort, mais 1859 fait exception dans la période entière de 1851-1860.

Les dépenses de cette période décennale, pour le canal de Maestricht à Bois-le-Duc (partie belge, bien entendu) se sont élevées à 1,005,025 fr. 26 c., tandis que les recettes sont restées à 327,565 fr. 80 c.; cela donne un découvert de

(1) Excédant de recette.
(2) Excédant de dépense.

677,459 fr. 46 c. On peut voir, dans le tableau suivant, quelle est la part de ce déficit qui revient à chacune des années 1851 à 1860.

Années.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		MONTANT des RECETTES.	DÉPENSES.	Différence en moins DU PRODUIT sur la DÉPENSE.
		A VIDE.	A CHARGE.			
				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	8,944	148,138	244,800	37,594 53	58,604 04	21,009 48
1852.	8,574	129,383	217,887	26,190 99	33,421 50	7,230 51
1853.	8,873	141,243	225,819	25,215 23	56,404 75	31,189 52
1854.	9,910	152,299	257,327	29,471 45	68,728 70	39,257 25
1855	8,625	130,920	240,712	27,611 96	118,701 25	91,089 29
1856.	9,729	157,181	277,346	31,333 62	160,237 83	128,904 21
1857.	9,205	149,927	292,862	32,059 26	151,944 17	119,884 91
1858.	8,989	154,374	325,157	37,818 47	120,895 67	83,077 20
1859.	9,307	185,173	352,386	40,535 23	157,654 29	117,119 06
1860.	8,612	155,893	330,133	39,738 06	78,436 09	38,698 03

Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, ou canal de la Campine, se divise en trois sections : celle de Bocholt à la Pierre-Bleue, qui a été ouverte à la navigation le 22 août 1844; celle de la Pierre-Bleue à Herenthals où les transports ont commencé le 21 septembre 1846; celle de Herenthals à Anvers qui a été livrée à la navigation, partie le 15 octobre 1856 et le restant au 1er octobre 1859.

Il existait sur ce canal 19 écluses n'ayant que 5m,20 de largeur; l'ouverture de ces ouvrages a été augmentée de 2 mètres, ainsi qu'on le verra dans les dernières pages du présent exposé.

Un arrêté royal du 25 novembre 1844, réglant ce qui touche à la police et à la navigation du canal, avait aussi fixé les droits à percevoir sur la première section. Cet arrêté fut rendu applicable à la deuxième section, par arrêté royal du 12 octobre 1846, et à la troisième section, par arrêté royal du 28 septembre 1856.

Les droits établis par tonneau de chargement réel, étaient dus par lieue de parcours conformément au tarif suivant :

Cinq centimes pour les pailles, foins, sapins, arbres, perches, bois de chauffage ou fagots;

Dix centimes pour les houilles, pierres et toutes marchandises non indiquées ci-dessus.

Ce tarif a été remplacé, au mois de février 1860, par les droits que voici.

	fr.
Par tonneau de chargement.	0.03
— de la capacité du bateau.	0.01
— (retour à vide).	0.01
TOTAL. . .	0.05

Il n'est guère possible de se rendre exactement compte de l'accroissement normal du mouvement des transports sur le canal de la Meuse à l'Escaut, parce que la longueur ouverte à la navigation a varié dans le cours de la période de 1851 à 1860, en suite de l'adjonction de la troisième section aux deux premières. Cependant on remarquera que la recette de la première section, qui ne s'élevait pas à plus de 12,245 fr. 44 c. en 1851, atteint 30,077 fr. 39 c. pour 1860; il est vrai que l'accroissement peut être attribué à la mise en communication avec l'Escaut et qu'ainsi l'achèvement de la troisième section peut être considéré comme ayant seul placé le canal dans la position qu'il doit occuper sous le rapport des produits à en attendre.

De 1851 à 1860, les recettes ont donné au Trésor public, une somme de 370,506 fr. 32 c.; de leur côté, les dépenses imputées sur le budget se sont élevées à 725,257 fr. 08 c.; le rapprochement de ces chiffres accuse un déficit de 352,750 fr. 76 c. pour les dix années.

De ce qui précède, on peut conclure que les résultats obtenus jusqu'en 1861 sont essentiellement transitoires et compter sur une amélioration pour l'avenir.

Le tableau suivant contient la statistique des transports, des produits et de la dépense pendant la période que nous avons à envisager plus spécialement dans le présent travail.

Années	PREMIÈRE SECTION.				DEUXIÈME ET TROISIÈME SECTIONS				TOTAL.				DÉPENSES.	Différence EN MOINS DU PRODUIT sur la DÉPENSE.
	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		MONTANT des RECETTES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		MONTANT des RECETTES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		MONTANT des RECETTES.		
		A VIDE.	A CHARGE.			A VIDE.	A CHARGE.			A VIDE.	A CHARGE.			
				fr. c.				fr. c.				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	2,471	40,514	73,188	12,245 44	1,055	74,049	33,849	11,018 27	3,526	114,593	107,037	23,263 71	50,719 35	27,455 64
1852.	1,834	25,361	61,757	16,736 19	932	74,358	49,434	11,926 74	2,766	99,719	111,191	28,662 93	52,610 94	23,948 01
1853.	1,882	24,970	68,352	18,044 56	595	49,856	14,862	7,398 13	2,477	74,826	83,214	25,442 69	54,793 26	29,380 57
1854.	1,927	18,985	76,918	23,634 17	1,596	28,754	36,003	10,462 65	3,523	47,739	112,921	34,093 82	53,946 87	19,823 05
1855.	1,492	18,208	71,164	20,181 23	1,194	27,091	32,764	14,340 96	2,686	45,299	103,928	34,522 19	50,959 56	19,537 37
1856	1,723	28,545	74,970	19,511 72	2,823	64,263	83,582	7,705 32	4,546	92,808	158,552	27,217 04	89,200 17	61,983 13
1857.	1,566	24,859	67,119	15,651 41	3,769	89,043	105,755	15,397 02	5,335	113,902	172,874	31,048 43	61,599 26	30,550 83
1858.	2,057	51,192	85,497	22,762 22	(1) 3,355 (2) 2,633	38,298 39,311	76,224 53,855	15,044 01	8,045	128,801	215,576	37,806 23	84,187 22	46,380 99
1859.	1,936	28,559	114,333	35,467 28	6,676	338,111	210,157	29,932 79	8,612	366,670	324,490	65,400 07	90,970 67	25,570 60
1860.	3,876	103,259	174,225	30,077 39	11,864	659,727	397,211	36,101 82	15,740	762,986	571,436	66,179 21	134,299 78	68,120 57

(1) Deuxième section.
(2) Troisième section.

Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo.

Le canal d'embranchement vers le camp de Beverloo part, ainsi qu'on l'a vu, du canal de la Campine, au bassin de la Pierre-Bleue, et s'arrête à Beverloo; le tirant d'eau y est de 1m,50; il y existe une seule écluse, dont la largeur est de 5m,20. Ce canal a été livré à la navigation dans le courant de l'année 1857.

Un arrêté royal du 10 août 1857 a rendu applicable au canal d'embranchement vers Beverloo, le tarif des droits de navigation qui était alors en vigueur sur le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, tarif dont les bases sont indiquées ci-dessus.

L'arrêté royal du 20 février 1860, cité également au paragraphe concernant le canal de la Campine, est applicable au canal d'embranchement vers le camp de Beverloo. Les droits de navigation sur ce dernier canal sont donc fixés actuellement :

		fr
Par tonneau de chargement	. . . .	0.03
—	de la capacité du bateau	0.01
—	(retour à vide).	0.01
	Total. . .	0.05

Le temps qui s'est écoulé depuis l'établissement de la navigation sur l'embranchement dont il s'agit, n'est pas assez long pour que l'on puisse attribuer aux résultats constatés jusqu'à ce jour une valeur qui permette de juger d'avance des produits que réserve l'avenir.

La recette a, d'ailleurs, été très-minime pendant les années 1858 à 1860, attendu que, dans son ensemble, elle n'a pas dépassé 6,554 fr. 14 c.

Depuis l'ouverture du canal jusqu'au 1er janvier 1861, il n'a été recueilli qu'un excédant de *dépenses* annuelles s'élevant à 68,411 fr. 91 c.

Le tonnage à vide de 1858 ne dépassait pas 2,100 tonnes; celui de 1860 atteint 15,758 tonnes. Pour ces deux années, le tonnage à charge a été sensiblement le même. La diminution de recette constatée en 1860 provient donc uniquement du changement apporté au tarif. Voici, du reste, les résultats qu'a présenté le canal d'embranchement vers le camp de Beverloo, pour les années 1857 à 1860 :

ANNÉES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		RECETTES.	DÉPENSES.	Différence en moins DU PRODUIT sur la DÉPENSE.
		A VIDE.	A CHARGE.			
				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1857.	»	»	»	468 36	14,825 00	14,356 64
1858.	261	2,100	9,692	2,281 26	25,138 17	22,856 91
1859.	237	4,852	8,940	2,585 00	16,451 32	13,866 32
1860.	453	15,758	9,656	1,487 88	18,819 92	17,332 04

Canal d'embranchement vers Hasselt.

Le canal d'embranchement vers la ville de Hasselt a son point de départ entre les écluses nos 3 et 4 de la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut; le tirant d'eau y est de 1m,50; il y existe deux écluses dont la largeur est de 5m,20; cet embranchement a été livré à la navigation à partir du 16 mai 1858.

Un arrêté royal du 15 mars précédent avait stipulé ce qui suit : « Le tarif des droits de navigation et le règlement de police et de navigation en vigueur sur le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et sur les canaux d'embranchement vers la ville de Turnhout et vers le camp de Beverloo, sont provisoirement rendus applicables au canal d'embranchement vers la ville de Hasselt. »

De même, l'arrêté royal du 20 février 1860, modifiant le tarif des droits de navigation sur l'artère principale des canaux créés dans la Campine, a été déclaré applicable au canal de Hasselt. (*Voir* ci-dessus canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et canal d'embranchement vers le camp de Beverloo.)

A défaut d'éléments suffisants pour apprécier quelle sera ultérieurement la recette normale du canal de Hasselt, nous nous bornerons à donner le relevé des résultats obtenus de 1858 à 1860 de la navigation de ce cours d'eau.

La dépense a, pour ces trois années réunies, excédé la recette d'une somme totale de 124,612 fr. 68 c.

ANNÉES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		RECETTES.	DÉPENSES.	Différence entre LE PRODUIT et la DÉPENSE.
		A VIDE.	A CHARGE.			
				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1858.	222	5,374	5,787	1,102 07	500 00	(1) 602 07
1859.	1,025	25,647	27,006	3,962 40	47,133 66	(2) 43,171 26
1860.	2,061	63,131	56,567	6,206 58	88,250 07	(2) 82,043 49

Canal d'embranchement vers Turnhout.

Le canal d'embranchement vers Turnhout continue, dans la direction du midi, la ligne que forme, au nord, l'embranchement vers Hasselt, dont il vient d'être fait mention.

Le canal de Turnhout a été ouvert à la navigation, le 21 septembre 1846, en même temps que la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, sur laquelle il a son point de départ.

Le tirant d'eau est de 1m,65 sur le canal de Turnhout; il y existe une écluse ayant 5m,20 d'ouverture.

L'arrêté déjà cité, du 12 octobre 1846, a rendu les tarifs du canal de la Campine, tels qu'ils étaient fixés par disposition du 25 novembre 1844, applicables au canal de Turnhout. Et, comme pour les embranchements de Beverloo et de Hasselt,

(1) Excédant de recette.
(2) Excédant de dépense.

des droits nouveaux ont été établis pour l'embranchement de Turnhout, par arrêté royal du 20 février 1860. Ces droits sont donc, ainsi qu'on l'a vu plus haut :

Par lieue de 5,000 mètres.

	fr.
Par tonneau de chargement.	0 03
— de la capacité du bateau.	0.01
— (retour à vide).	0.01
TOTAL . .	0.05

Le tonnage à vide, pour le canal de Turnhout, était seulement de 23,019 tonnes en 1851 ; on le trouve à 78,372 tonnes en 1860; quant au tonnage à charge, les chiffres représentant le mouvement respectif de chacune de ces deux années, sont de 19,078 tonnes pour la première et de 44,873 tonnes pour la seconde.

Cependant, malgré cet accroissement considérable, la recette de 1860 n'est même pas égale au double de la recette de 1851, par suite de l'abaissement des prix du tarif résultant de la mise en vigueur des dispositions de l'arrêté royal du 20 février 1860.

C'est en 1854 que la navigation a été la plus active, sous le rapport du tonnage à charge constaté : ce tonnage comportait 72,617 tonneaux ; mais c'était là une véritable exception, comme le démontre le mouvement des autres années de la période décennale.

La recette totale des dix années comprises entre le 1er janvier 1851 et le 31 décembre 1860 ne s'élève qu'à la somme de 57,983 fr. 71 c., tandis que la dépense atteint 118,833 fr. 67 c.; la recette équivant donc à moins de 50 p. % de la dépense, et celle-ci présente un excédant de 60,849 fr. 96 c. sur les produits. Cependant, cette dépense doit être à peu près la dépense normale, car elle n'a guère varié d'une année à l'autre, ce qui permet de supposer qu'il n'y figure aucuns frais extraordinaires d'amélioration.

La statistique annuelle ne donne pas, pour les années 1851 à 1855, la répartition des bateaux entre ceux qui étaient chargés, d'une part, et ceux qui étaient vides, d'autre part. Nous pouvons fournir cette indication en ce qui concerne les années 1856 à 1860 :

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX		
	A VIDE.	A CHARGE.	TOTAL.
1856	408	607	1,015
1857	533	773	1,306
1858	598	901	1,499
1859	538	1,000	1,538
1860	612	1,083	1,695

Le tableau suivant contient, d'ailleurs, tous les autres renseignements recueillis par la statistique, en ce qui touche le canal d'embranchement vers Turnhout.

ANNÉES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		RECETTES.	DÉPENSES.	Différence en moins DU PRODUIT sur la DÉPENSE.
		A VIDE.	A CHARGE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	1,004	23,019	19,078	2,950 70	10,905 00	7,954 30
1852.	1,594	33,302	31,896	5,875 81	11,820 00	5,944 19
1853.	1,136	24,528	19,984	4,375 31	11,444 03	7,068 72
1854.	1,645	35,527	72,617	7,061 54	14,460 00	7,398 46
1855.	1,260	32,266	29,982	8,013 90	11,321 38	3,307 48
1856.	1,015	23,183	20,285	4,441 66	11,665 15	7,222 49
1857.	1,306	35,170	31,090	5,887 31	12,474 50	6,587 19
1858.	1,499	41,306	37,427	6,087 70	12,816 84	6,729 14
1859.	1,538	85,294	41,946	8,406 01	11,624 81	3,218 80
1860.	1,695	78,372	44,873	4,883 77	10,302 96	5,419 19

Canal de la Sambre.

Nous avons dit plus haut à quel titre le Gouvernement belge s'est trouvé chargé de l'administration de la Sambre canalisée à partir du 20 novembre 1835.

Ce canal a 25 écluses dont la largeur était seulement de 5m,20 chacune; le tirant d'eau y était de 1m,70, mais les crédits nécessaires ont été mis à la disposition du Département des Travaux publics pour porter ce tirant à 1m,80. Les travaux entrepris dans ce but étaient en cours d'exécution à la date où s'arrête notre rapport (31 décembre 1860).

L'historique résumé des différents péages successivement établis sur la Sambre canalisée peut, semble-t-il, se faire en ces termes :

D'après un arrêté du 13 octobre 1832, le droit était de 9 cents (19.05 centimes) par tonneau et par lieue.

Par arrêté du 1er septembre 1840, et en exécution d'une loi du même jour, ce droit a été réduit à 10 centimes, pour les houilles, fontes et ardoises en destination de la Sambre supérieure (France).

La loi du 16 mai 1847 a rendu ce droit applicable, pour tout le cours de la rivière, aux houilles, fontes, ardoises, terres plastiques, sables et briques réfractaires.

Par arrêté du 1er novembre 1849, ce droit a été réduit de 10 à 5 centimes, pour les charbons et cokes en destination de la Fère (France) et au delà.

Un arrêté du 22 novembre 1852 a réduit le droit pour le zinc, le marbre, les pavés, les pierres de taille et autres, de 9.54 à 6 centimes; pour les pannes, les carreaux, les tuiles, de 9.54 à 5 centimes; pour le plâtre non destiné à l'agriculture, de 19.08 à 12 centimes.

Différentes autres réductions ont été accordées par arrêtés des 5 avril et 24 octobre 1854.

Enfin, un arrêté du 26 septembre 1855 a fixé le droit actuel pour toutes les matières sans distinction de destination. Ce

droit est dû par lieue de parcours; il est perçu par tonneau de la capacité du bateau et du tonnage de son chargement réel, d'après le tarif suivant :

	fr.
Capacité du bateau	0.015
Tonnage du chargement	0.030
Capacité (retour à vide)	0.015
Total. . .	0.06

Dans ces conditions, la navigation de la Sambre a rapporté au Trésor public une somme de 6,239,019 fr. 59 c. pendant les dix années réunies de 1851 à 1860. Les dépenses imputées sur le budget du Département des Travaux publics, pour l'entretien et l'amélioration de cette voie navigable, se sont élevées, pendant la même période, au chiffre total de 1,211,686 fr. 95 c., soit 35 p. °/₀ de la recette. L'excédant des produits revient donc à 5,027,332 fr. 64 c., ou, en moyenne, 502,733 fr. 26 c. par année.

Le boni a même atteint 635,855 fr. 92 c. en 1854; il est resté à 397,194 fr. 67 c. pour 1858, année la moins productive de celles que comprend la période décennale. — Les recettes n'ont fait que s'accroître chaque année, de 1851 à 1855 inclusivement; à partir de 1856, elles ont, au contraire, diminué progressivement; on les trouve à 561,347 fr. 24 c. en 1860.

L'écart en moins, constaté dans la recette de 1860 comparée à celle de 1851 ne peut provenir que des abaissements de taxes consentis par les dispositions indiquées plus haut, car le tonnage, tant à vide qu'à charge, a été supérieur pour 1860 à celui de l'année 1851.

Quoi qu'il en soit d'ailleurs, le canal de la Sambre constitue encore une des voies navigables les plus productives pour le Trésor public; il ne le cède, sous ce rapport, qu'au canal de Charleroy à Bruxelles.

Voici la statistique de la navigation de la Sambre pour les années 1851 à 1860 :

Années.	Parcours dans la province de Namur.					Parcours dans le Hainaut.					Parcours dans tout le royaume.					Dépenses.	Différence en plus du produit sur la dépense.
	Nombre de bateaux		Tonnage		Montant des recettes.	Nombre de bateaux		Tonnage		Montant des recettes.	Nombre de bateaux		Tonnage		Montant des recettes.		
	à vide.	à charge.	à vide.	à charge.		à vide.	à charge.	à vide.	à charge.		à vide.	à charge.	à vide.	à charge.			
					fr.					fr.					fr.	fr.	fr.
1851.	4,184	7,493	873,869	546,652	292,164	10,710	7,235	1,967,917	671,909	321,089	14,894	14,728	2,841,786	1,218,561	603,250	145,493	458,057
1852.	3,477	3,560	607,555	362,824	272,235	10,610	6,695	1,917,507	668,921	334,620	14,087	10,255	2,525,062	1,031,745	606,855	140,356	466,499
1853.	3,478	4,147	711,245	436,994	378,691	12,098	7,545	2,374,154	768,121	318,025	15,576	11,692	3,082,399	1,205,115	696,716	107,440	589,276
1854.	4,632	7,865	1,035,788	653,215	345,077	12,226	8,136	2,707,963	842,515	397,102	16,858	16,001	3,743,751	1,495,730	742,179	106,323	635,856
1855.	4,480	8,613	1,123,411	751,609	352,875	12,799	7,328	2,328,906	838,526	391,908	17,279	15,941	3,452,317	1,590,135	744,783	122,812	621,971
1856.	4,690	8,278	1,280,919	826,935	284,445	13,975	7,880	2,822,119	900,845	357,478	18,665	16,158	4,103,038	1,727,780	641,923	124,554	517,369
1857.	4,437	8,381	1,174,433	752,757	257,094	12,130	7,740	2,513,489	832,488	318,038	16,567	16,121	3,687,922	1,584,945	575,132	124,189	450,943
1858.	4,352	8,333	1,185,292	728,781	246,820	9,535	7,048	2,149,017	723,788	261,013	13,887	15,381	3,334,309	1,452,569	507,833	110,638	397,195
1859.	4,355	8,751	1,283,060	804,816	277,076	11,021	7,295	2,364,599	764,571	281,926	15,376	16,046	3,647,659	1,569,387	559,002	110,877	448,125
1860.	7,515	10,982	2,144,868	786,488	290,915	5,575	3,334	909,580	608,463	270,132	13,090	14,316	3,054,448	1,394,951	561,347	119,303	442,044

Il est à noter que la dépense ne comprend pas les intérêts payés à la charge du budget de la dette publique, sur le capital de 10,317 fr. 34 c. restant dû aux anciens concessionnaires de la Sambre, ainsi que nous en avons fait l'observation en parlant du prix du rachat de cette rivière. Sur le pied de 5 p. °/₀, ces intérêts sont calculés à 515 fr. 87 c., ce qui, pour dix années, fait une somme totale de 5,158 fr. 70 c.

Canal de Charleroy à Bruxelles.

Le canal de Charleroy à Bruxelles, devenu la propriété de l'État à partir du 20 juin 1839, a 55 écluses dont la largeur varie entre 2ᵐ,70 et 2ᵐ,85; le tirant d'eau y est uniformément de 1ᵐ,80.

Le relevé des sommes imputées sur les crédits spéciaux ouverts pour la construction et l'amélioration des canaux et des rivières a fait connaître que le Gouvernement a employé, de 1851 à 1860, plus de 1,200,000 francs à l'élargissement de cette voie de navigation.

Le tarif primitif, tel qu'il avait été octroyé aux concessionnaires du canal, avait été réduit de 16 p. °/₀ par arrêté royal du 28 juin 1833.

Le second tarif, ainsi réduit, a lui-même été diminué de 35 p. c. par arrêté royal du 31 mars 1849, en exécution de la loi du 30 du même mois.

La première réduction avait ramené le prix du transport de 1,000 kilogrammes de charbon, de 3 fr. 64 c. à 3 fr. 07 c.; la seconde réduction a fait descendre ce dernier taux à 2 francs.

Au commencement de l'année 1860, il existait un tarif que nous nous abstenons de reproduire à cause de son étendue, et surtout parce qu'il a cessé d'être appliqué, une loi du 19 février 1860 ayant décidé ce qui suit :

« Art. 1ᵉʳ. Le Gouvernement est autorisé à réduire de 40 p. °/₀ les péages du canal de Charleroy, pour le parcours entier, et à fixer le péage ainsi réduit, pour le Centre vers Bruxelles, à raison de 12 ½ lieues.

« Art. 2. Il est également autorisé à prendre les mesures nécessaires à l'effet :

« 1° De substituer aux différents modes de perception existants pour les péages des voies navigables, un mode uniforme d'après lequel les droits seront perçus par lieue de 5 kilomètres, de la manière suivante :

A. Par tonneau de chargement 4/5
B. Par tonneau de la capacité du bateau . . . 1/5
C. Par tonneau de la capacité (retour à vide). . . 1/5

« 2° D'appliquer à chaque rivière un péage, par lieue de parcours, égal à la moyenne des divers droits qui y sont actuellement perçus.

« 3° D'établir sur chaque voie navigable un droit unique, sans distinction de classe, en prenant pour base le droit appliqué à la houille. »

Cette loi constitue une véritable réforme dans les péages perçus sur les voies navigables; c'est dans les dispositions qu'elle renferme que le Gouvernement a puisé le pouvoir et le droit de modifier différents tarifs déjà indiqués dans les pages qui précèdent ou qui le seront dans la suite du présent travail.

Comme conséquence de ces mesures législatives, le Roi a, sur la proposition collective des Ministres des Finances et des Travaux publics, arrêté, sous la date du 20 février 1860, les dispositions que voici :

« Art. 1er. Les droits de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles sont fixés, par lieue de 5,000 mètres, au taux suivant, à partir du 1er mars prochain :

	fr.
Par tonneau de chargement.	0.048
— de la capacité du bateau	0.016
— (retour à vide).	0.016
Total. . .	0.08

« Art. 2. Pour les charbons embarqués sur un point du canal distant de Bruxelles de moins de 62,500 mètres, les droits seront perçus, dans la direction vers cette ville, comme si ces charbons avaient été embarqués à cette distance.

« Art. 3. Tout parcours moindre de 500 mètres sera payé à raison de cette distance. »

Le canal de Charleroy à Bruxelles est la voie de navigation intérieure qui procure les plus fortes recettes au Trésor public : avant l'adoption des abaissements consacrés en principe par la loi du 19 février 1860, ce canal produisait de 1,300,000 francs à 1,400,000 francs par année ; il avait même donné 1,452,000 fr. en 1856.

En 1860, ce chiffre a baissé considérablement; il ne dépasse plus 997,000 francs, soit 359,000 francs de moins que la recette de 1859, bien qu'il se fût présenté un accroissement de 8,294 bateaux (30 p. %), de 506,790 tonnes de tonnage à vide et de 258,338 tonnes de tonnage à charge.

La recette des dix années, de 1851 à 1860, représente une somme totale de 12,898,246 fr. 83 c.; la dépense de la même période ressort à 894,214 fr. 97 c.; de sorte que l'excédant de recette a constitué pour le Trésor public un bénéfice de 12,004,031 fr. 86 c.

De 1851 à 1860, le nombre des bateaux s'est accru de 23,588 à 33,318; le tonnage à vide s'est élevé de 1,558,868 à 2,389,005 tonnes, et le tonnage à charge de 806,734 à 1,290,382 tonnes.

Le tableau suivant fournit la statistique du mouvement de la navigation, des recettes et des dépenses annuelles, du canal de Charleroy à Bruxelles, pour la période de 1851 à 1860 :

ANNÉES.	MOUVEMENT DE LA NAVIGATION (ASCENDANT ET DESCENDANT).									MONTANT DES RECETTES.	DÉPENSES.	DIFFÉRENCE en plus DU PRODUIT sur LA DÉPENSE.
	BRABANT.			HAINAUT.			TOTAL.					
	NOMBRE de bateaux.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	NOMBRE de bateaux.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	NOMBRE de bateaux.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851. . . .	12,119	805,908	124,327	11,469	752,960	682,407	23,588	1,558,868	806,734	1,475,763 84	70,569 59	1,405,194 25
1852. . . .	12,489	834,975	142,552	12,081	791,849	712,604	24,570	1,623,824	855,156	1,258,117 22	64,883 54	1,196,233 68
1853. . . .	11,994	783,708	136,155	12,035	778,323	712,136	24,029	1,562,031	848,591	1,217,105 86	64,954 89	1,152,150 97
1854. . . .	15,218	842,970	172,157	13,048	852,298	759,213	28,266	1,695,268	931,370	1,317,995 64	78,768 77	1,239,226 87
1855. . . .	11,934	792,637	155,476	11,060	797,895	705,491	22,994	1,590,532	860,967	1,322,625 18	83,338 26	1,239,286 92
1856. . . .	13,707	946,351	187,667	17,227	1,002,320	830,091	30,934	1,948,671	1,017,758	1,452,190 66	91,548 91	1,360,641 75
1857. . . .	12,393	820,807	176,057	12,849	1,040,653	823,711	25,242	1,861,460	999,768	1,389,483 79	96,497 88	1,292,985 91
1858. . . .	12,762	850,235	191,596	12,686	1,032,295	830,617	25,448	1,882,530	1,022,213	1,410,665 23	132,396 59	1,278,268 64
1859. . . .	12,342	804,501	208,628	12,682	1,077,714	823,416	25,024	1,882,215	1,032,044	1,356,596 07	112,868 99	1,243,727 08
1860. . . .	16,505	1,098,720	316,559	16,813	1,290,285	973,823	33,318	2,389,005	1,290,382	997,403 34	101,387 55	896,015 79

L'Escaut.

Le Rapport décennal de 1841-1850 contient, à propos de l'Escaut, des observations qu'il semble utile de reproduire ici.

« La navigation de l'Escaut, dit ce Rapport, doit être envisagée au double point de vue de la navigation maritime, d'Anvers à la mer, et de la navigation intérieure, de la frontière de France à Anvers.

« *Navigation maritime.* — L'Escaut, fermé à la navigation maritime pendant 146 ans, à la suite du désastreux traité de Munster (1648), fut de nouveau rendu libre par le traité de La Haye du 10 mai 1795.

« La liberté de l'Escaut inférieur, momentanément entravée à la suite des événements de 1830, fut enfin définitivement consacrée par le traité de paix, entre la Belgique et les Pays-Bas, du 19 avril 1839, et par le traité complémentaire du 5 novembre 1842.

« Des règlements internationaux concernant la navigation de l'Escaut, le pilotage, etc., arrêtés en vertu des stipulations des traités précités et portant la date du 20 mai 1843, ont été sanctionnés par les Gouvernements belge et néerlandais, sous les dates du 8 et du 9 août 1843.

« Le péage prélevé au profit du Gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut inférieur et de ses embouchures, consiste en un droit unique de 1 fl. 50 cents (3 fr. 17 c.) par tonneau, savoir : 1 fl. 12 cents (2 fr. 37 c.) pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remontent l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen ; et 38 cents (80 c.) par tonneau pour les navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, descendent l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer.

« La navigation est exonérée de ce péage, le Gouvernement belge tenant compte à la Hollande du montant des droits ; en sorte qu'en fait la navigation sur le bas Escaut, jusqu'à Anvers, est absolument libre pour les navires de toutes les nations. (Loi du 5 juin 1839.) »

On nous saura peut être gré de donner, surtout dans l'état actuel des choses, le relevé des sommes payées, depuis 1840 jusqu'à la fin de 1860, pour le rachat des péages de l'Escaut :

	fr.	c.		fr.	c.
			Report.	9,327,121	32
1840.	612,313	33	1851.	823,134	79
1841.	626,626	89	1852.	1,117,469	02
1842.	744,622	14	1853.	1,079,917	85
1843.	926,368	15	1854.	1,170,578	77
1844	736,820	41	1855.	1,188,068	23
1845.	972,832	36	1856.	1,199,519	38
1846.	1,111,867	20	1857.	1,603,655	39
1847.	1,116,868	09	1858.	1,579,086	66
1848.	703,548	26	1859.	1,568,057	69
1849.	969,326	81	1860.	1,886,879	01
1850.	838,250	18			
A reporter.	9,327,121	32	Total.	22,843,784	71

Ainsi, depuis 1840 jusqu'à la fin de 1860, le Gouvernement néerlandais a reçu du Gouvernement belge, une somme de 22,843,784 fr. 71 c. à titre de rachat des péages de l'Escaut : c'est un cadeau que le Trésor national de la Belgique a fait à la navigation.

Et ces payements sont tout à fait indépendants de ceux qui figurent annuellement au budget de la dette publique comme représentant les arrérages de l'inscription portée au grand-livre des rentes créées sans expression de capital, au profit du Gouvernement des Pays-Bas. — Cette inscription dérive de l'article 63, § 1er, du traité du 5 novembre 1842, lequel est ainsi conçu :

« Les capitaux à transférer et les rentes à inscrire à charge de la Belgique, en vertu des §§ 1er et 4 de l'article 13 du traité du 19 avril 1839, se composeront comme suit :

« D'une rente globale et inaliénable de 400,000 florins des Pays-Bas, à inscrire au profit du Gouvernement néerlandais, avec jouissance du 1er janvier 1843, ladite rente représentant le prix des avantages de *navigation* et de commerce assurés à la Belgique par le traité du 19 avril 1839. »

A la date du 1er janvier 1861, il avait été payé 18 annuités de cette rente, soit ensemble 15,238,080 francs.

« Les deux Gouvernements s'engagent, disait le traité de Londres, à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures, à y placer et à y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve. »

En considération de l'établissement de nouveaux fanaux (à Terneuzen et à Bath), et des frais que l'entretien de ces fanaux et de ceux existant antérieurement à Flessingue et à Westcappelle devait imposer à la Hollande, un droit de fanal fut concédé au Gouvernement des Pays-Bas, par la disposition suivante du traité du 5 novembre 1842 :

« Art. 18. Le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux à Terneuzen et à Bath, comme aussi à entretenir ces deux feux et ceux déjà existants à Flessingue et à Westcappelle, le tout ainsi que cela a été arrêté, de commun accord, par la commission mixte d'Anvers.

« D'un autre côté, le Gouvernement belge, en compensation des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et surtout en considération de l'établissement de nouveaux feux, consent à la perception d'un droit de 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la remonte et 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la descente, lequel sera recouvré de la même manière et par les mêmes agents que le droit unique de navigation mentionné au § 3 de l'article 9 du traité du 19 avril 1839.

« *Toutefois, il sera loisible au Gouvernement belge de payer une somme annuelle de 10,000 florins, en remplacement du droit établi par le paragraphe ci-dessus.*

« Ce droit ou cette indemnité ne sera payable qu'après l'échange des ratifications des règlements à faire en vertu du présent traité et après l'établissement des nouveaux feux susmentionnés. »

L'indemnité de 10,000 florins prévue dans cette stipulation a été payée à la Hollande, à partir du 12 novembre 1843 ; les annuités servies à la date du 31 décembre 1860 représentent cumulativement une somme totale de 362,687 fr. 51 c. C'est encore un sacrifice auquel la Belgique a souscrit dans l'intérêt de la navigation ; ce sacrifice ne représente, à la vérité, pour les Pays-Bas, que le remboursement d'avances faites pour la sûreté et la sécurité des navires allant vers la mer ou entrant dans l'Escaut : l'indemnité de 10,000 florins (21,164 fr. 02 c.) constitue ce que l'on appelle *le droit de fanal* racheté du Gouvernement néerlandais. (*Budget de la Dette publique.*)

Navigation intérieure. — L'Escaut, dans ses rapports avec la navigation intérieure du pays, commence à la frontière française, au-dessus d'Antoing, et s'arrête à Anvers ; le tirant d'eau est, sur ce fleuve, de 2 mètres dans le Hainaut et de 1m,80 à 2m,40 dans les provinces des deux Flandres ; les ouvrages d'art ont, dans le Hainaut, une largeur de 5m,20 à 5m,65 et, dans les Flandres, une largeur de 5m,75 à 6m,10.

Les droits ont été fixés : dans le Hainaut, par arrêté des États députés de la province, du 13 avril 1822, approuvé par disposition royale du 16 août de la même année ; dans les Flandres,

par arrêté royal du 15 décembre 1829. Ces droits ont été réduits de 50 p. % par arrêté royal du 15 mars 1852, en exécution de l'article 9 de la loi du 20 décembre 1851.

L'Escaut se divise, au point de vue des péages, en trois parties distinctes : 1° celle qui est comprise dans le Hainaut et qui s'étend de la frontière française au barrage de mer en aval de Tournay; deux bureaux y sont établis, l'un à Antoing et l'autre à Tournay ; 2° celle qui se trouve entre le barrage de mer, en aval de Tournay, et la ville de Gand (1); 3° le bas Escaut ou la partie du fleuve située en aval de la ville de Gand, sur le territoire belge.

On ne paye aucun droit sur cette dernière section ; les droits de navigation perçus dans le Hainaut sont établis comme il est indiqué au tableau suivant (le droit est dû, par bateau, au passage devant les bureaux) :

INDICATION DES CLASSES DES BATEAUX.	MONTANT DES DROITS dus par bateau.		
	À vide.	En remonte à 1/2 charge ou au-dessous.	En descente, quelle que soit la charge, et en remonte, au-dessus de 1/2 charge.
1re classe Bateaux de 200 tonn. et au-dessus.	1,0625	1,59375	2,125
2e id. id. 175 id. à 200 tonn.	0,9375	1,40625	1,875
3e id. id. 150 id. à 175 id.	0,8125	1,21875	1,625
4e id. id. 125 id. à 150 id.	0,6875	1,03125	1,375
5e id. id. 100 id. à 125 id.	0,5625	0,84375	1,125
6e id. id. 75 id. à 100 id.	0,4375	0,65625	0,875
7e id. id. 50 id. à 75 id.	0,3125	0,46875	0,625
8e id. id. 25 id. à 50 id.	0,1875	0,28125	0,375
9e id. id. au-dessous de 25 tonn.	0,0775	0,11625	0,155

Dans les deux Flandres (du barrage de mer à la ville de Gand), le droit est fixé par tonneau de la capacité des bateaux ; il est dû au passage devant les bureaux de perception, conformément au tarif suivant :

	fr.
Au barrage d'Espierre.	0.01625
— d'Autrive	0.01625
— d'Audenarde.	0.01625
— de Semmerzaeke	0.01625
— du pont Madou	0.00625
A l'écluse de la Pêcherie (Gand).	0.04250

Le montant des recettes réalisées sur l'Escaut, au profit de l'État, n'a guère varié de 1851 à 1860, bien que le tonnage transporté se soit considérablement accru pendant la période dont ces deux années sont les extrêmes. — En 1851, le produit obtenu s'élevait à 104,724 fr. 25 c.; en 1852, il est descendu à 69,053 fr. 99 c., par suite de l'abaissement du tarif; mais à partir de 1853, la recette s'est insensiblement améliorée chaque année, de manière à remonter à 91,705 fr. 66 c. pour 1860; on a même été jusqu'à 94,298 fr. 54 c. en 1859.

La plus grosse partie du mouvement, et comme suite de la recette, appartient au Hainaut; la province de la Flandre occidentale ne donne pas plus de 16,000 à 17,000 francs annuellement.

Pendant la période décennale de 1851-1860, les recettes prélevées ont atteint, dans leur ensemble, une somme de 814,424 fr. 65 c.; elles étaient de 404,099 francs supérieures au chiffre des dépenses budgétaires, celles-ci étant calculées à 410,325 fr. 65 c. — D'après ces indications, l'exploitation de l'Escaut se ferait à environ 50 p. % de la recette.

Voici, d'ailleurs, des données plus précises sur le mouvement de la navigation, sur le produit et sur la dépense :

Années.	PARCOURS DANS LE HAINAUT				PARCOURS DANS LA FLANDRE ORIENTALE				PARCOURS DANS LA FLANDRE OCCIDENTALE.				PARCOURS DANS TOUT LE ROYAUME.				Dépenses.	Différence en plus de recette sur la dépense.
	Nombre de bateaux.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	Montant des recettes.	Nombre de bateaux.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	Montant des recettes.	Nombre de bateaux.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	Montant des recettes.	Nombre de bateaux.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	Montant des recettes.		
				fr.				fr.				fr.				fr.	fr.	fr.
1851.	13,842	1,153,724	1,407,707	38,096	8,186	688,935	1,018,062	36,637	5,867	409,845	567,731	29,991	27,865	2,252,504	2,993,500	104,724	62,287	42,437
1852.	15,319	1,159,790	1,491,637	25,598	8,421	721,317	1,105,305	24,129	6,046	415,170	610,201	19,327	29,816	2,296,277	3,207,143	69,054	23,911	45,143
1853.	21,804	1,468,406	2,037,795	37,677	8,853	759,904	1,123,232	20,992	6,218	430,233	615,925	16,734	36,875	2,658,543	3,776,952	75,403	16,574	58,829
1854.	23,401	1,639,263	2,275,913	40,605	9,155	800,246	1,196,194	21,562	6,699	467,847	662,484	17,585	39,255	2,907,356	4,134,648	79,752	32,344	47,408
1855.	22,614	1,635,981	2,276,433	40,397	8,770	763,031	1,163,496	21,785	6,482	250,330	651,149	17,561	37,866	2,649,342	4,091,078	79,743	29,436	50,307
1856.	21,927	1,479,828	2,208,471	37,950	8,414	669,363	1,128,906	20,108	6,173	401,636	631,691	16,416	36,214	2,500,827	3,969,068	74,474	31,333	43,144
1857.	20,976	1,464,651	2,102,004	36,519	7,885	656,377	1,052,201	19,286	5,257	390,873	603,711	15,809	34,118	2,511,901	3,757,916	71,614	54,302	17,312
1858.	18,914	1,345,343	2,025,057	34,641	8,480	667,436	1,095,174	24,421	5,312	363,087	570,350	14,593	32,706	2,375,866	3,694,581	73,655	48,150	25,505
1859.	21,683	1,593,644	2,304,473	40,222	15,417	1,000,969	1,783,655	36,933	6,049	418,125	636,727	17,144	43,149	3,012,738	4,724,855	94,299	36,347	57,952
1860.	21,165	1,540,139	2,283,249	38,994	15,188	1,045,998	1,800,856	36,029	5,463	399,471	645,256	16,683	41,816	2,985,308	4,729,361	91,706	75,641	16,065

(1) Ces deux premières parties forment ce que l'on appelle le *haut Escaut*; elles ont ensemble un développement de 121,611 mètres.

Canal de Mons à Condé.

Le canal de Mons à Condé avait été construit aux frais du Trésor national; il a été livré à la navigation, du moins dans la partie qui est située sur le territoire belge, à dater du 27 novembre 1814 (1). Cette même partie fut abandonnée à la province de Hainaut par l'arrêté royal du 17 décembre 1819 confiant aux provinces l'administration de la plupart des voies navigables du royaume.

Nous avons dit plus haut à quelles conditions ce canal a été racheté par l'État, le 1[er] janvier 1844.

Le canal de Mons à Condé a une pente de 11^m,15; il y existe 5 écluses dont la largeur est de 5^m,20; le tirant d'eau y est de 1^m,80.

D'après un règlement adopté par la députation des États du Hainaut et approuvé par arrêté royal du 27 juillet 1827, le droit était, à chaque bureau, de 7 cents par 10 tonneaux de tonnage et également de 7 cents par 10 tonneaux de chargement.

Il a été fixé à 14 centimes par l'article 32 de l'arrêté royal du 15 avril 1834. — Enfin, il a été réduit au taux actuel par un règlement du conseil provincial du 20 juillet 1839, règlement auquel le Roi a donné sa sanction sous la date du 2 décembre de la même année.

Le droit se perçoit par tonneau du tonnage du chargement réel; il est dû au passage devant les bureaux sur le pied de 5 centimes.

Il y a quatre bureaux : le premier, à l'écluse de Jemmapes; le deuxième, à l'écluse de Saint-Ghislain; le troisième, au pont d'Hautrage, et le quatrième, à l'écluse de la Malmaison (2).

Les recettes du canal de Mons à Condé, pour les dix années de 1851 à 1860, se sont élevées à la somme globale de 2,489,518 fr. 34 c. — De ce total, il convient de déduire les parts de produits abandonnées à la province, pour solde du prix de rachat du canal, lesquelles parts ont été :

	fr. c.
En 1851, de	54,994 50
— 1852, —	39,449 04
— 1853, —	20,853 32
— 1854, —	312 18 (3)
Ensemble. . .	115,606 24

Il reste donc au profit du Trésor public une recette brute de 2,373,912 fr. 10 c., et une recette nette de 1,879,463 fr. 70 c., si l'on défalque la dépense imputée sur les budgets, ou 494,448 fr. 40 c.

On peut voir, d'après le tableau suivant, que le mouvement de la navigation et le montant de la recette annuelle ne varie guère d'une année à l'autre. Le produit obtenu a cependant son importance, et c'est même en partie afin de n'être point exposé à en perdre une bonne fraction que le Gouvernement s'est décidé à racheter le chemin de fer de Mons à Manage, au lieu de laisser cette voie ferrée passer dans les mains de la Compagnie française du Nord. (Loi du 8 juillet 1858).

ANNÉES.	Nombre de BATEAUX.	TONNAGE à vide.	TONNAGE à charge.	MONTANT des RECETTES.	DÉPENSES.	Différence en plus du produit sur la dépense.
				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	13,203	606,150	4,499,187	232,319 02	47,625 71	184,693 31
1852.	12,886	573,090	4,565,369	239,500 20	38,742 25	200,757 95
1853.	13,826	646,370	4,845,510	254,766 75	28,277 00	226,489 75
1854.	14,912	694,850	5,318,466	262,359 33	28,465 00	233,894 33
1855.	14,050	681,913	5,359,278	281,454 88	110,695 75	170,759 13
1856.	12,680	634 415	4,923,534	257,292 77	28,572 19	228,720 58
1857.	12,905	708,690	4,840,228	247,433 50	30,550 69	216.882 81
1858.	11,762	684,950	4,287,163	227,285 55	80,068 38	147,217 17
1859.	12,495	710,230	4,667,730	242,559 27	21,848 86	220,710 41
1860.	12,570	734,910	4,707,488	244,547 07	79,602 57	164,944 50

Canal de Pommerœul à Antoing.

Le canal de Pommerœul à Antoing établit une communication entre l'Escaut et le canal de Mons à Condé; le tirant d'eau y est de 1^m,80; il y existe 13 écluses ayant chacune 5^m,20 de largeur.

Le droit de navigation était primitivement, sur ce cours d'eau, de fr. 0.396 par tonneau de capacité et de fr. 1.285 par tonneau de chargement. — Il a été réduit de moitié par arrêté du Gouvernement provisoire, en date du 9 janvier 1831. — Plus tard, un arrêté royal du 15 avril 1834 l'a fixé à fr. 0.1481 par tonneau de capacité et à fr. 0.444 par tonneau de chargement. — Ce dernier droit a été de nouveau abaissé de 60 p. °/., par application de l'article 9 de la loi du 20 décembre 1851 (arrêté royal du 13 mars 1852).

Le péage est dû au passage devant les bureaux; il est calculé par tonneau de la capacité du bateau et du tonnage du chargement réel, savoir :

	fr.
Capacité du bateau.	0.059625
Tonnage du chargement	0.177376

Ce droit est perçu pour tout le parcours. Il est réduit à moitié pour les bateaux qui montent seulement au bief de partage ou qui en descendent.

Depuis que les péages ont été diminués dans de si notables proportions (1852), le produit du canal de Pommerœul à Antoing a considérablement fléchi : il était de 461,000 francs (chiffre rond) en 1851 pour 107,982 tonnes à vide et 85,039 tonnes à charge; depuis 1853, il n'a plus dépassé 231,000 francs; il est même descendu, en 1858, à 191,000 francs; nous le voyons à 217,000 francs en 1860, pour 1,620,240 tonnes à vide et 772,785 tonnes à charge.

Cela n'empêche pas, toutefois, le canal dont il s'agit d'être encore une bonne ressource pour le Trésor public. En effet,

(1) La partie française, longue de 6,400 mètres, a été ouverte aux transports le 19 octobre 1818.

(2) Moyennant le payement des droits indiqués, les bateaux revenant à vide peuvent remonter le canal de Mons à Condé jusqu'à leur point de départ, pourvu que le retour à vide ait lieu dans le courant d'une année, à partir du jour du départ. Dans tous les autres cas, les bateaux vides payent au passage, devant chaque bureau, un droit de fr. 0.016 par tonneau du tonnage du bateau.

(3) Ces 312 fr. 18 c. représentent un reliquat des comptes des années antérieures à 1854.

les recettes réunies de 1851 à 1860 donnent un total de 2,416,573 fr. 47 c. qui n'a été absorbé par la dépense qu'à concurrence de 904,757 fr. 56 c. et qui a, par conséquent, laissé un boni de 1,511,835 fr. 91 c., ou 151,183 fr. 59 c. en moyenne, par année.

Ces différents résultats pourront être jugés, dans leurs détails, par l'examen du tableau suivant :

ANNÉES.	Nombre de BATEAUX.	TONNAGE A VIDE.	TONNAGE A CHARGE.	MONTANT des RECETTES.	DÉPENSES.	Différence en plus du produit sur la dépense.
				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	7,774	107,962	83,039	460,822 34	90,949 51	369,872 83
1852.	8,779	645,201	612,405	267,857 42	87,084 22	180,803 20
1853.	7,820	773,715	752,375	207,335 27	87,024 27	120,311 00
1854.	4,693	1,683,610	867,867	231,106 07	90,188 99	140,917 08
1855.	4,312	1,568,790	803,918	216,804 85	81,373 05	135,431 80
1856.	8,038	1,574,062	765,930	210,349 00	86,508 98	123,840 02
1857.	7,482	1,487,663	735,270	201,088 85	96,852 45	104,236 40
1858.	3,675	1,476,209	669,488	190,641 17	134,998 40	55,642 77
1859.	7,733	1,675,558	775,042	213,815 81	69,792 01	144,023 80
1860	7,889	1,620,240	772,783	216,722 69	79,968 68	136,754 01

La Lys.

La Lys entre en Belgique par la frontière de France, vers Armentières, et vient se jeter dans l'Escaut, à Gand; — le tirant d'eau y est de 1m,49 en été et de 1m,78 en hiver; les ouvrages d'art qui y sont établis ont une ouverture de 5m,00 à 5m,20 dans la Flandre occidentale et de 8 mètres dans la Flandre orientale.

Le tarif des droits de navigation de la Lys a été arrêté :

Pour ce qui concerne la Flandre occidentale, par disposition des États députés de cette province, en date du 19 juillet 1839, approuvée par arrêté royal du 30 septembre suivant;

Pour ce qui concerne la Flandre orientale, par disposition des États députés de cette province, en date du 9 novembre 1833, approuvée par arrêté royal du 20 du même mois.

Le droit, fixé par tonneau de la capacité du bateau, est dû au passage devant les bureaux, conformément au tarif suivant :

PROVINCES	BUREAUX	A CHARGE.	A VIDE.
		fr.	fr.
Flandre occidentale.	Barrage de Comines.	0,0635	0,0212
	— de Menin . .	0,0635	0,0212
	— de Harlebeke .	0,1058	0,0635
	— de Vive-St-Éloy.	0,0635	0,0212
Flandre orientale	Écluse de la Pêcharie, à Gand	0,0425	0,0425

En 1861, un sixième bureau a été établi à Astene (Flandre occidentale); les droits y avaient d'abord été fixés au même taux que ceux du barrage de Harlebeke, mais ils ont été réduits de moitié par arrêté royal du 20 avril 1862; ils sont donc de fr. 0.0529 à charge et de fr. 0.03175 à vide.

Les produits de la Lys ne sont pas très-importants; pour les dix années réunies, de 1851 à 1860, ils n'ont pas excédé 581,577 fr. 65 c.; de sorte que la recette n'a même pas suffi à couvrir la dépense imputée sur les allocations budgétaires, cette dépense ayant atteint 725,916 fr. 61 c.

La plus forte recette obtenue, jusqu'à ce jour, depuis 1851, est celle de 1860, et on va la voir renseignée à 71,169 fr. 32 c., dans le tableau suivant, qui contient la statistique de la navigation de la Lys pour les dix années comprises entre le 1er janvier 1851 et le 1er janvier 1861 :

Années.	PARCOURS DANS LA FLANDRE ORIENTALE. Nombre de bateaux.	Tonnage a vide.	Tonnage a charge.	Montant des recettes.	PARCOURS DANS LA FLANDRE OCCIDENTALE. Nombre de bateaux.	Tonnage a vide.	Tonnage a charge.	Montant des recettes.	PARCOURS DANS TOUT LE ROYAUME. Nombre de bateaux.	Tonnage a vide.	Tonnage a charge.	Montant des recettes.	DÉPENSES.	Différence entre le produit et la dépense.
				fr. c.				fr. c.				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	7,840	166,944	451,813	34,179 58	5,114	155,519	307,944	27,787 80	12,954	322,463	759,762	61,967 38	77,664 72	(2) 15,697 39
1852.	4,746	176,156	466,203	31,970 92	4,540	131,744	279,207	23,800 35	9,286	307,900	745,410	55,771 27	134,768 26	(2) 78,996 99
1853.	7,041	144,362	559,036	30,311 49	4,057	149,177	317,060	25,283 08	11,098	293,539	776,096	55,594 57	107,609 77	(2) 52,015 20
1854.	7,221	154,531	474,548	31,255 15	4,614	150,827	254,540	18,277 42	11,835	305,358	729,088	49,532 57	84,361 06	(2) 34,828 49
1855.	6,633	140,677	454,534	29,424 73	4,950	170,716	274,468	20,227 61	11,583	311,393	729,002	49,652 34	63,309 43	(2) 13,656 79
1856.	8,781	178,750	499,734	32,854 48	5,071	174,322	279,852	21,036 16	13,852	350,072	779,583	53,890 64	75,209 72	(2) 21,319 08
1857.	8,004	153,658	511,993	32,886 30	5,513	164,448	350,791	26,678 55	13,517	318,106	862,784	59,564 85	57,124 15	(1) 2,440 70
1858.	5,892	116,347	386,545	31,492 58	5,300	180,257	328,151	23,851 46	11,192	296,604	714,696	55,344 04	47,005 94	(1) 8,338 10
1859.	9,915	207,675	626,553	40,313 40	5,859	241,783	339,568	28,577 27	15,774	449,458	966,121	68,890 67	39,505 04	(1) 29,385 63
1860.	9,918	191,678	626,171	40,143 11	5,801	224,575	403,590	31,026 21	15,719	416,253	1,029,761	71,169 32	39,358 77	(1) 31,810 55

(1) Excédant des recettes.
(2) Excédant des dépenses.

Canal de Gand à Ostende.

Le canal de Gand à Ostende, composé de deux sections distinctes, celle de Gand à Bruges et celle de Bruges à Ostende, a un tirant d'eau de 2m,38 et il y existe six écluses ayant, soit 8m,30, soit 12 mètres de largeur.

Comme nous l'avons dit, l'administration de ce canal a été reprise par l'État à partir du 1er janvier 1843 et, depuis lors, des crédits ont été votés par les Chambres législatives pour l'approfondissement de la section de Gand à Bruges.

Le droit de navigation est fixé sur ce canal par tonneau de la capacité des bateaux; il est dû au passage devant les bureaux conformément au tarif suivant :

INDICATION DES BATEAUX.	EMPLACEMENT DES BUREAUX DE PERCEPTION ET INDICATION DES DROITS PERÇUS.								
	ÉCLUSE DE LA COUPURE, À BRUGES. — Bateaux			ÉCLUSE DE LA PORTE DE DAMME, À BRUGES. — Bateaux			ÉCLUSE DE SLYKENS ET ÉCLUSE DU SYPHON, À OSTENDE. — Bateaux		
	chargés de marchandises de		vides.	chargés de marchandises de		vides.	chargés de marchandises de		vides.
	1re classe.	2e classe.		1re classe.	2e classe.		1re classe.	2e classe.	
Bateaux de l'intérieur.									
Les bateaux de 16 tonneaux et au-dessous payent	0,0183	0,01375	0,01375	0,0083	0,00625	0,00625	0,0183	0,01375	0,01375
— 17 — à 33 tonn. —	0,0267	0,02	0,02	0,01333	0,01	0,01	0,0333	0,025	0,025
— 34 — à 66 — —	0,0367	0,0275	0,0275	0,0183	0,01375	0,01375	0,045	0,03375	0,03375
— 67 — à 100 — —	0,045	0,03375	0,03375	0,0233	0,0175	0,0175	0,0583	0,04375	0,04375
— 100 — et au-dessus payent	0,053	0,04	0,04	0,0267	0,02	0,02	0,07167	0,05375	0,05375

Dans la deuxième classe, sont comprises les marchandises suivantes : poissons frais, pierres, chaux, charbons de terre et tourbes. — Toutes les autres marchandises sont rangées dans la première classe.

Les navires de mer sont exempts de droits de navigation.

Les transports du canal de Gand à Ostende offrent une activité relativement assez importante : le nombre des bateaux y varie entre 11,000 et 12,000 par année. La recette est néanmoins très-faible, car elle n'a, jusqu'à ce jour, pas encore dépassé 32,000 francs; la moyenne annuelle de la période de 1851-1860 est de 28,069 fr. 48 c. seulement. — La dépense a excédé la recette de 372,018 fr. 76 c. pendant les dix années prémentionnées, prises dans leur ensemble.

Le tonnage à charge, qui était de 541,955 tonnes en 1851 et qui s'était même élevé à 592,828 tonnes en 1854, était tombé à 438,325 tonnes en 1857 et à 438,561 tonnes en 1858; il ressort à 443,296 tonnes pour 1859 et à 444,179 tonnes pour 1860. Ce dernier chiffre, comparé à celui de l'année 1851, offre une diminution de près de 100,000 tonnes (chiffre réel 97,776). Si la recette n'a pas baissé dans les mêmes proportions, si elle s'est même accrue (23,406 fr. 19 c. en 1851 contre 31,960 fr. 16 c. en 1860), cela provient uniquement de ce que le tonnage à vide a augmenté de 238,455 à 272,123 tonnes.

Le tableau suivant fournit des renseignements plus précis sur ces différentes manières d'envisager les résultats et le mouvement de la navigation du canal de Gand à Ostende :

ANNÉES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		RECETTES.	DÉPENSES.	Différence en moins du produit sur la dépense
		À VIDE.	À CHARGE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	10,958	238,455	541,955	23,406 19	46,636 29	23,230 10
1852.	10,832	266,000	557,344	24,728 30	35,639 48	10,911 18
1853.	10,719	259,848	521,995	25,914 96	97,348 56	71,433 60
1854.	11,371	282,950	592,828	27,427 03	70,979 32	43,552 29
1855.	10,695	265,199	566,321	27,115 38	117,167 64	90,052 26
1856.	12,090	270,738	510,290	28,589 53	44,654 41	16,064 58
1857.	11,159	244,912	438,325	30,236 10	44,433 25	13,897 15
1858.	11,684	236,347	438,561	28,942 81	84,760 76	55,817 95
1859.	11,189	255,103	443,296	32,377 29	47,130 03	14,752 74
1860.	11,865	272,123	444,179	31,960 16	64,267 07	32,306 91

Canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, à la frontière française.

« Dans le plan dressé en 1624, par Michel-Florent Vanlangren, cosmographe du roi d'Espagne, le canal de Dunkerque à Furnes figure sous le nom de *canal de Bruges*, et, dans un autre plan de 1639, sous celui de *Ferdinanda*.

« En 1635, les villes de Dunkerque, Furnes et Bruges demandèrent à Philippe IV, roi d'Espagne, l'autorisation de rouvrir et approfondir, sur quelques points, les canaux de Dunkerque à Furnes, à Nieuport et à Plasschendaele. Cette autorisation fut accordée par arrêté du 13 août 1638.

« MM. Dutens et Raviuet indiquent l'année 1635, comme celle de la construction du canal de Dunkerque à Furnes (1). »

Le canal de Plasschendaele à la frontière française est compris parmi les voies navigables dont un arrêté royal du 17 décembre 1819 avait remis l'administration à la province de la Flandre occidentale. Il a, ainsi que nous l'avons dit, été repris par l'État à partir du 1er janvier 1854.

Ce canal, dont le tirant d'eau varie entre 1m,50 et 1m,80, a trois écluses d'une largeur de 6m,08.

Le droit, fixé par tonneau de la capacité des bateaux, est dû au passage devant les bureaux, conformément au tarif suivant :

1° *De Plasschendaele à Nieuport.*

INDICATION DES BATEAUX.	1er BUREAU. A l'écluse de Plasschendaele. Bateaux		2e BUREAU. A l'écluse de Nieuport. Bateaux	
	chargés.	vides.	chargés.	vides.
Bateaux de l'intérieur.				
Les bateaux de 16 tonneaux et au-dessous payent.	0,0275	0,01375	0,0275	0,01375
— 17 — à 33 tonn. —	0,04	0,02	0,05	0,025
— 34 — à 66 — —	0,055	0,0275	0,0675	0,03375
— 67 — à 100 — —	0,0675	0,03375	0,0875	0,04375
— 100 — et au-dessus —	0,08	0,04	0,1075	0,05375
Navires de mer.				
Les navires de 33 tonneaux et au-dessous payent.	0,055	0,0275	0,055	0,0275
— 34 — à 66 tonn. —	0,08	0,04	0,093	0,0475
— 67 — et au-dessus —	0,1075	0,05375	0,135	0,0675

2° *De Nieuport vers Dunkerque.*

Il n'existe qu'un seul bureau de perception sur cette seconde partie du canal ; ce bureau est établi à l'écluse de Furnes, à Nieuport ; le péage, qui n'y est applicable qu'aux bateaux de l'intérieur, à l'exclusion des navires de mer, est le même que celui indiqué ci-dessus pour le deuxième bureau de la première section (écluse de Nieuport).

D'après des renseignements fournis par les autorités administratives de la Flandre occidentale, les recettes et les dépenses du canal de Plasschendaele vers Dunkerque se sont élevées aux chiffres indiqués ci-après, pour les dix années qui en ont immédiatement précédé la reprise par l'État ; le relevé ainsi formé complète la statistique du Département des Travaux publics, pour ledit canal :

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.
	fr. c.	fr. c.
1844	17,071 05	7,274 76
1845	18,989 93	19,496 09
1846	17,574 12	12,518 74
1847	18,491 13	10,635 39
1848	15,546 30	8,039 82
1849	16,320 18	8,034 49
1850	15,791 13	6,192 11
1851	16,563 34	15,349 31
1852	17,737 50	10,507 85
1853	17,576 67	9,566 17

Bien que les droits du Trésor public sur les produits du canal de Plasschendaele ne remontent pas au delà de 1854, les comptes généraux des finances attribuent à l'État diverses sommes perçues sur cette voie navigable, notamment en 1851, 1852 et 1853 ; ils renseignent également certaines recettes provenant du canal de Nieuport à Ypres et du canal dit de Nieuport à Bruges. Cependant le canal de Nieuport à Ypres est administré par la province et le canal de Nieuport à Bruges n'est autre que la réunion d'une section du canal de Dunkerque vers Plasschendaele à une section du canal de Gand vers Ostende.

Quoi qu'il en soit, nous renseignons, dans le tableau suivant,

(1) *Des voies navigables*, par J.-B. Vifquain, p. 41.

toutes les recettes effectivement opérées par le Trésor public, en constatant que le revenu total des années 1851 à 1860 s'est élevé à 362,652 fr. 14 c., que la dépense n'a pas excédé 96,816 fr. 77 c. et que, par conséquent, il a été réalisé un boni de 265,835 fr. 37 c.

Années.	DE PLASSCHENDAELE A NIEUPORT.				DE NIEUPORT A LA FRONTIÈRE.				PARCOURS TOTAL.				DÉPENSES.	Différence. EN PLUS DU PRODUIT sur la DÉPENSE.
	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE A VIDE.	TONNAGE A CHARGE.	MONTANT des RECETTES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE A VIDE.	TONNAGE A CHARGE.	MONTANT des RECETTES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE A VIDE.	TONNAGE A CHARGE.	MONTANT des RECETTES.		
				fr. c.				fr. c.				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,009 95	»	20,009 95
1852.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	21,313 51	»	21,313 51
1853.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,783 87	»	20,783 87
1854.	5,315	70,306	228,755	21,238 39	2,345	33,480	76,552	16,320 65	7,660	103,786	305,307	37,559 04	»	37,559 04
1855.	5,809	91,507	257,778	33,101 49	2,372	48,016	79,522	10,542 54	8,181	139,523	337,300	43,644 03	7,999 99	35,644 04
1856.	6,437	112,384	255,715	23,152 68	6,328	115,938	171,273	20,884 29	12,765	228,322	426,988	44,036 97	20,700 00	23,336 97
1857.	6,603	122,160	262,807	24,387 58	5,886	110,248	168,634	20,768 46	12,489	232,408	431,441	45,156 04	14,352 51	30,803 53
1858.	6,198	118,310	237,595	22,065 12	5,024	97,090	151,171	18,344 10	11,222	215,400	388,766	40,409 22	26,717 56	13,691 66
1859.	2,838	64,593	118,814	25,518 65	5,052	103,182	161,171	20,076 92	7,890	167,775	279,985	45,595 57	8,382 90	37,212 67
1860.	6,332	121,267	261,901	24,405 74	5,291	113,423	153,827	19,738 20	11,623	234,690	415,728	44,143 94	18,663 81	25,480 13

Canal de Gand à Terneuzen.

Nous avons dit que le canal de Gand à Terneuzen était un de ceux qui, dès le mois de septembre 1830, se trouvaient dans les mains du Gouvernement, et nous avons expliqué comment il y était venu.

Ce canal, qui a un tirant d'eau de 3m,57, a quatre écluses dont la largeur est de 12 mètres pour trois d'entre elles et de 8 mètres pour la quatrième.

Le tarif des droits de navigation, pour les navires de mer, avait été primitivement fixé par un arrêté royal en date du 9 avril 1830, arrêté dont il semble inutile de reproduire les dispositions, attendu qu'elles ont été modifiées par le traité du 19 avril 1839; ce traité soumettait les navires de mer à un droit unique de 2 fl. 57 $^{c}/_{00}$ des Pays-Bas, par tonneau, pour ceux arrivant de la pleine mer et de 38 cents pour ceux descendant le canal.

Le traité du 5 novembre 1842 a supprimé le droit de pont qui se percevait sur les navires, et a réduit les droits sur la navigation intérieure aux deux tiers du tarif jusqu'alors en vigueur.

La convention internationale du 20 mai 1843 a stipulé quelques autres modifications. Enfin, un arrêté royal du 17 février 1852 a réduit le tarif de 50 p. %, en exécution du traité du 31 décembre 1851.

Le droit, fixé par tonneau de la capacité des bateaux, est dû actuellement au passage devant les bureaux, sur le pied du tarif suivant :

NATURE DU CHARGEMENT	HIVER. A la remonte.	HIVER. A la descente.	ÉTÉ. A la remonte.	ÉTÉ. A la descente.
Poisson frais.	0,0688	0,0582	0,0529	0,0423
Pierres, chaux, charbons et tourbes.	0,01375	0,01164	0,01058	0,00846
Pour tous autres chargements. . .	0,0907	0,0776	0,0706	0,0565

Les recettes perçues par la Belgique du chef de la navigation du canal de Gand à Terneuzen sont fort peu importantes : pour la période décennale de 1851 à 1860, elles n'ont pas dépassé, en totalité, la somme de 159,990 fr. 11 c., ce qui répond à une moyenne annuelle de 15,999 fr. 01 c.

Pendant cette même période, les dépenses prélevées sur le budget ont atteint le chiffre global de 304,705 fr. 46 c., de sorte que les dix années réunies soldent par un excédant de dépense de 144,715 fr. 35 c. : il n'y a que l'année 1859 qui ait laissé un boni, et encore ne va-t-il pas au delà de 6,644 fr. 38 c.

On peut voir cependant, par le tableau de la page 115, qu'aucun travail extraordinaire d'amélioration n'a été effectué, de 1858 à 1860, sur le canal de Gand à Terneuzen, au moyen des allocations budgétaires.

Voici quels ont été sur ce canal, pendant les années 1851 à 1860, le mouvement de la navigation et la marche successive des recettes et des dépenses :

ANNÉES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE A VIDE.	TONNAGE A CHARGE.	RECETTES.	DÉPENSES.	Différence entre LE PRODUIT et la DÉPENSE
				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	17,374	73,700	171,402	16,917 00	30,567 86	(2) 13,650 86
1852.	22,307	134,920	175,897	14,562 97	40,068 00	(2) 25,505 03
1853.	19,765	106,966	167,494	13,569 36	37,983 62	(2) 24,414 26
1854.	25,965	97,503	209,572	14,577 56	56,998 38	(2) 42,420 82
1855.	22,504	115,177	123,222	15,349 32	23,536 50	(2) 8,187 18
1856.	28,226	130,844	198,023	16,243 51	30,126 24	(2) 13,883 73
1857.	10,077	142,537	195,482	15,621 49	23,815 36	(2) 8,193 87
1858.	8,447	127,254	219,044	15,727 38	27,486 53	(2) 11,759 15
1859.	9,406	138,245	228,607	17,992 95	11,348 57	(1) 6,644 38
1860.	6,309	85,858	164,349	19,429 57	22,772 40	(2) 3,342 83

(1) Excédant de recette.
(2) Excédant de dépense.

Dans les négociations qui ont précédé et suivi la conclusion du traité de paix du 19 avril 1839, il a été longuement question de la navigation du canal de Terneuzen. — Le traité du 5 novembre 1842 contient, entre autres, des stipulations spéciales à cette voie de communication avec la mer, et parmi ces stipulations, il en est que nous croyons devoir reproduire. Ce sont les suivantes :

« Art. 20. L'écoulement des eaux belges par le canal de Terneuzen aura lieu conformément aux dispositions à arrêter entre les commissaires nommés de part et d'autre pour régler l'écoulement des eaux des Flandres, sans que, de ce chef, la Belgique paye aucune redevance aux Pays-Bas.

« Ce règlement sera établi sur les bases suivantes, savoir :

« *a*. A l'expiration des deux années qui suivront la signature du présent traité, la partie du canal de Gand à Terneuzen comprise entre le Sas de Gand et l'Escaut occidental, ne recevra plus d'autres eaux que celles amenées par la partie inférieure dudit canal et par le canal de la Langeleede;

« Il est toutefois stipulé que l'écoulement, par ce dernier canal, sera réglé de telle manière que les eaux ne s'élèvent pas à plus de 1m,50 au-dessus du radier de l'écluse du Vieux-Bourg, du côté du polder Canisvliet;

« *b*. Le Gouvernement des Pays-Bas fera exécuter, par ses soins et à ses frais, les travaux nécessaires pour obtenir le résultat ci-dessus, et créer de nouveaux écoulements à toutes les eaux qui se jettent actuellement dans la partie inférieure du canal de Gand à Terneuzen et venant, soit de la Belgique, soit des Pays-Bas, à l'exception de celles dont il a été parlé au paragraphe *a* ci-dessus;

« *c*. Pendant les deux années qu'exigera l'exécution des susdits travaux, les ouvrages d'art établis sur le canal de Gand à Terneuzen, seront manœuvrés dans l'intérêt des deux pays, et de la même manière que la chose avait lieu avant 1830.

« Après l'achèvement des travaux, ces manœuvres, tant pour l'écoulement des eaux que pour la navigation, seront réglées d'après les indications des agents à ce préposés par le Gouvernement belge.

« Art. 21. Le Gouvernement belge pourra faire endiguer, à ses frais, la plage de Sluiskille, conformément au projet à approuver, de commun accord, par les deux Gouvernements.

« Art. 22. Le Gouvernement néerlandais s'oblige à entretenir en bon état le canal et ses dépendances, l'avant-port de Terneuzen, l'endiguement de la plage de Sluiskille et les ouvrages exécutés en vertu du paragraphe *b* de l'article 20. Il s'engage également à faire effectuer les manœuvres nécessaires pour la décharge des eaux et pour la navigation.

« Art. 23. En considération des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et du chef des travaux désignés dans le paragraphe *b* de l'article 20, la Belgique s'oblige à payer aux Pays-Bas une somme annuelle fixée à 25,000 florins pendant le temps qui s'écoulera entre la date du présent traité et le moment où tous les ouvrages mentionnés dans le paragraphe *b* de l'article 20 seront complétement en état de satisfaire à leur destination, et à 50,000 florins, à partir de cette époque. »

La redevance à payer, en exécution de ces dispositions, figure, chaque année, au budget de la dette publique : jusqu'au 5 novembre 1860, il avait été payé trois annuités de 25,000 florins et quinze annuités de 50,000 florins, le droit à percevoir cette dernière somme s'étant ouvert, pour le Gouvernement néerlandais, à la date du 5 novembre 1845. — De ce chef, la Belgique avait donc payé, à la fin de 1860, une somme totale de 1,746,031 fr. 65 c.

Canal de Moervaert.

Le canal de Moervaert relie le canal de Gand vers Terneuzen à la Durme : il part de la première de ces voies de navigation au lieu dit *la Maison Rouge* (*Roodenhuys*), et atteint la seconde au Spletterspnt. — Il a été construit de 1538 à 1562; il a été repris par l'État à partir du 1er juillet 1846; il a un tirant de 1m,50 et possède une écluse dont la largeur est de 6 mètres.

Les droits de navigation sont fixés par tonneau de la capacité des bateaux ; ils sont dus au passage devant les bureaux et sont calculés, pour la remonte et pour la descente, à fr. 0,127.

Les recettes du canal de Moervaert ne s'élèvent pas à 10,000 francs par année ; en 1851, elles restaient même à 5,500 francs; ce canal n'a, d'ailleurs, qu'un très-faible développement, sa longueur étant de 21,720 mètres seulement.

De 1851 à 1860, on a perçu sur le Moervaert une somme totale de 81,752 fr. 69 c.; de leur côté, les dépenses d'entretien et d'amélioration imputées sur le budget pour le service de ce canal, ont absorbé 208,872 fr. 85 c.; il en est résulté un découvert de 127,120 fr. 16 c., lequel se décompose ainsi qu'il est indiqué au tableau suivant.

Ce tableau fera reconnaître cependant que le tonnage transporté s'est considérablement accru dans le cours de la période décennale à laquelle le présent travail s'applique.

ANNÉES.	NOMBRE de BATEAUX.	TONNAGE		RECETTES.	DÉPENSES.	Différence entre le produit et la dépense.
		à vide.	à charge.			
				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	2,759	18,745	48,639	5,552 65	50,849 00	(2) 45,296 35
1852.	3,023	20,012	26,180	5,970 91	51,598 16	(2) 45,627 25
1853.	2,681	21,699	25,329	6,311 07	52,193 53	(2) 45,882 46
1854.	2,900	31,860	24,092	7,334 99	11,391 84	(2) 4,056 85
1855.	2,850	39,719	36,334	9,904 13	8,323 14	(1) 1,580 99
1856.	3,139	20,841	47,347	9,880 03	11,464 39	(2) 1,584 36
1857.	3,069	20,740	40,566	9,017 92	7,839 59	(1) 1,178 33
1858.	2,641	24,593	38,931	9,158 92	5,230 00	(1) 3,928 92
1859.	2,823	22,145	41,035	8,856 78	4,280 00	(1) 4,576 78
1860.	3,288	24,515	47,196	9,765 29	5,703 20	(1) 4,062 09

La Dendre.

La Dendre navigable commence au barrage de Willocq, à Ath, et finit à l'embouchure de la rivière dans l'Escaut, à Termonde.

Dans le Hainaut, le tirant d'eau de la Dendre est de 1m,60, depuis le 1er avril jusqu'au 1er octobre, et de 1m,76 pour le reste de l'année; — dans la Flandre orientale, il varie de 1m,60 à

(1) Excédant de recette.
(2) Excédant de dépense.

$1^m,78$ en été et de $1^m,008$ à $1^m,80$ en hiver. — Les ouvrages d'art ont une largeur de $4^m,35$ à $5^m,50$ dans le Hainaut et de $6^m,00$ à $6^m,20$ dans la Flandre orientale.

Les droits de navigation sur la Dendre ont été établis dans le Hainaut par un règlement des États députés, du 13 avril 1822, approuvé par arrêté royal du 15 août suivant, et dans la Flandre orientale par arrêté royal du 13 décembre 1829. Ces droits, fixés par tonneau de la capacité des bateaux, sont dus au passage devant les bureaux de perception, conformément aux taux indiqués ci-dessous :

Province de Hainaut.				Province de la Flandre orientale.	
Emplacement du bureau de perception.	Conditions du bateau.	Droits perçus par tonneau dans la direction de Lessines à Ath et vice-versâ.	Droits perçus par tonneau dans la direction de Lessines à Grammont et vice-versâ.	Bureaux.	Par tonneau du bateau chargé ou vide.
		fr.	fr.		fr.
Lessines	A charge pleine	0,06	0,02	Barrage de Grammont	0,0175
				— d'Ideghem	—
				— de Pollaere	—
	A demi-charge	0,045	0,015	— de Denderleeuw	—
				— d'Alost	—
	A vide	0,03	0,01	Écluse de Wieze	—
				— de Termonde	—

La recette que la Dendre procure annuellement au Trésor public est d'environ 19,000 francs : 2,000 francs perçus dans le Hainaut et 17,000 francs perçus dans la province de la Flandre orientale. — Quant à la dépense, il n'est guère possible d'en indiquer, même approximativement, le montant, parce que, pendant les dernières années surtout, des frais considérables de construction ont été mêlés, dans les imputations faites sur le budget, aux frais d'entretien proprement dits; — c'est ainsi, par exemple, que le budget a supporté toute la dépense résultant de l'établissement du canal de ceinture qui met la Dendre en communication avec la station du chemin de fer à Ath et avec les fossés des anciennes fortifications de cette ville.

La comparaison des recettes avec les dépenses prélevées sur le budget solderait par un découvert de 513,587 fr. 86 c., pour la période de 1851 à 1860; mais, pour les seules années de 1858 à 1860, une somme de 295,000 fr. a été consacrée à des travaux étrangers au simple entretien de la rivière. Le déficit constaté s'effacerait peut-être complétement si l'on rapprochait la recette exclusivement de la dépense normale.

Quoi qu'il en soit, la statistique ne nous fournit, sur la navigation de la Dendre et sur les résultats obtenus, pendant les années 1851-1860, que les indications contenues au tableau suivant :

Années.	Parcours dans le Hainaut. Nombre de bateaux.	Tonnage à vide.	Tonnage à charge.	Montant des recettes.	Parcours dans la Flandre orientale. Nombre de bateaux.	Tonnage à vide.	Tonnage à charge.	Montant des recettes.	Parcours dans tout le royaume. Nombre de bateaux.	Tonnage à vide.	Tonnage à charge.	Montant des recettes.	Dépenses.	Différence entre le produit et la dépense.
				fr. c.				fr. c.				fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	1,295	48,970	56,619	3,816 19	13,089	316,619	521,263	15,045 05	14,384	365,589	577,882	18,861 24	66,872 80	(2) 48,011 56
1852.	1,409	49,865	64,421	4,228 82	14,186	327,505	560,085	15,779 28	15,595	377,370	624,506	20,008 10	27,129 46	(2) 7,121 36
1853.	1,546	54,510	66,997	4,196 64	14,803	354,178	564,254	16,921 24	16,349	408,688	631,251	21,117 88	21,752 71	(2) 634 83
1854.	1,593	54,695	73,714	4,478 45	12,103	239,102	425,484	13,528 47	13,696	293,797	499,198	18,006 92	11,194 61	(1) 6,812 31
1855.	1,136	42,045	49,160	2,421 96	15,538	317,168	537,353	15,218 23	16,674	359,213	586,513	17,640 19	35,656 74	(2) 18,016 55
1856.	1,127	41,930	48,094	1,871 36	12,799	325,429	530,869	15,672 01	13,926	367,359	578,963	17,543 37	146,350 74	(2) 128,807 37
1857.	1,074	40,295	46,055	1,911 13	13,551	333,310	519,858	15,687 01	14,625	373,605	565,913	17,598 14	38,787 04	(2) 21,188 90
1858.	958	35,691	41,535	1,785 76	12,958	310,930	500,034	14,784 20	13,916	346,621	541,569	16,569 96	180,440 00	(2) 163,870 04
1859.	1,201	43,175	52,364	2,212 60	13,957	358,550	555,087	17,291 77	15,158	401,725	607,451	19,504 37	120,996 30	(2) 101,491 93
1860.	1,186	43,797	48,708	2,150 96	14,121	375,200	557,529	17,171 04	15,307	418,997	606,237	19,322 00	50,579 63	(2) 31,257 63

(1) Excédant de recette.
(2) Excédant de dépense.

Le Demer et la Dyle.

Le Demer et la Dyle sont réunis dans toutes les publications où l'on s'occupe de ces cours d'eau, et notamment dans les budgets, parce qu'ils sont en réalité confondus, au point de vue de la navigation, comme s'ils ne formaient qu'une seule rivière. — Le Demer devient navigable à Diest; il se jette dans la Dyle à Werchter; de ce point, la Dyle court jusqu'à l'amont de Rumpst, où elle rencontre la Nèthe avec laquelle elle forme le Rupel qui va se jeter dans l'Escaut à Rupelmonde.

Nous nous occupons ici de la voie d'eau qui s'étend de Diest à Rumpst ou de Diest au confluent de la Nèthe et de la Dyle; cette voie a un développement de 65,780 mètres; les ouvrages d'art qui y sont établis mesurent une largeur de 5m,30 à 5m,50; il n'y existe qu'un seul bureau de perception : c'est celui de Werchter, assis au point de jonction du Demer et de la Dyle.

Un arrêté du 22 août 1761 fixait à deux escalins le droit de navigation, tant en montant qu'en descendant la Dyle et le Demer.

Les bateliers qui parcourent la Dyle ne payent plus qu'un droit de quai et de passe, dans la traverse de Malines, au profit de cette ville. Ce droit est fixé par un règlement approuvé par arrêté royal du 27 mars 1819; voici quelle en est la quotité :

		Par stère. fr.
Navires au-dessus de 30 stères		0.10
— au-dessous de 30 stères (couverts)		0.20
— au-dessous de 30 stères (non couverts)		0.30
Plus pour le salaire de 2 pontonniers par navire et par pont (il y a trois ponts) :	le jour.	0.05
	le soir.	0.20

Quant au droit perçu par l'État, il est fixé par tonneau de la capacité des bateaux et est dû au passage devant le bureau de Werchter sur le pied de 12 cent. à charge et de 6 cent. à vide.

Les recettes de la Dyle et du Demer, au profit du Trésor public, montent à 42,552 fr. 96 c. pour la période décennale de 1851 à 1860; ce qui donne une moyenne annuelle de 4,255 fr. 30 c. —Les dépenses se sont élevées, pendant le même laps de temps, à 671,915 fr. 16 c. — La balance se représente donc par un déficit de 629,360 fr. 20 c.

Le tonnage à vide s'est accru, dans des proportions très-sensibles, de 1851 à 1860, mais le tonnage à charge a suivi un mouvement tout à fait inverse. La navigation a, du reste, extrêmement peu d'activité sur la Dyle et le Demer, ainsi que les chiffres indiqués ci-dessus l'ont suffisamment fait pressentir; ces chiffres sont complétés par ceux que renferme le tableau suivant :

ANNÉES	NOMBRE DE BATEAUX		TONNAGE		MONTANT des RECETTES.	MONTANT des DÉPENSES.	Différence EN MOINS ENTRE LE PRODUIT et LA DÉPENSE.
	A VIDE.	A CHARGE.	A VIDE.	A CHARGE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	24	280	1,273	14,214	3,602 28	66,770 21	63,167 93
1852	40	358	2,096	17,838	4,466 10	92,593 49	88,127 39
1853	59	331	3,247	16,734	4,539 00	114,859 27	110,320 27
1854	84	314	4,792	17,875	5,199 12	157,378 10	152,178 98
1855	125	193	7,843	10,895	4,073 40	64,250 99	60,177 59
1856	146	259	7,752	13,502	4,641 18	35,511 03	30,869 85
1857	100	209	6,366	10,914	3,862 34	42,461 27	38,598 93
1858	151	204	9,966	11,238	4,580 78	23,715 77	19,134 99
1859	81	190	5,147	10,730	3,640 36	47,355 16	43,714 80
1860	139	174	8,691	9,358	3,948 40	27,017 87	23,069 47

La Petite-Nèthe canalisée.

Le canal de la Petite-Nèthe commence à Grobbendonck et finit à Lierre, au point de contact des deux Nèthes. Ce canal a, comme il est dit dans les pages qui précèdent, été acheté par l'État pour la somme de 350,000 francs; le tirant d'eau y est de 1m,10; il y est établi trois écluses d'une largeur de 5 mètres.

Conformément à un arrêté du conseil provincial d'Anvers, en date du 5 décembre 1858, approuvé par arrêté royal du 16 janvier 1859, les droits de navigation étaient perçus d'après le tarif suivant :

DÉSIGNATION DES BUREAUX de PERCEPTION.	BATEAUX VIDES.	BATEAUX CHARGÉS DE MARCHANDISES DE 1re CLASSE.		DE 2e CLASSE		DE 3e CLASSE.		OBSERVATIONS.
		Capacité.	Chargemt	Capacité	Chargemt	Capacité	Chargemt.	
Écluse no 1	0,01	0,01	0,04	0,015	0,08	0,02	0,12	Les marchandises appartenant à la 1re cl. étaient :
— 2	0,01	0,01	0,04	0,015	0,08	0,02	0,12	Les fumiers, engrais, terres, sables, minerais, tourbes et pierres brutes;
— 3	0,01	0,01	0,03	0,015	0,06	0,02	0,09	Celles de la 2e classe étaient .
— 4	0,01	0,01	0,03	0,015	0,06	0,02	0,09	Les charbons, briques, tuiles, carreaux, bois à brûler et de construction, cendres de bois
— 5	0,01	0,005	0,02	0,01	0,04	0,015	0,06	Celles de la 3e classe étaient :
— 6	0,01	0,005	0,02	0,01	0,04	0,015	0,06	Toutes les marchandises non dénommées ci-dessus.
— 7	0,01	0,005	0,02	0,01	0,04	0,015	0,06	

Mais un arrêté royal du 18 septembre 1860 a supprimé ce tarif; actuellement, il est perçu par lieue de 5,000 mètres :

	fr.
Par tonneau de chargement.	0.03
— de la capacité du bateau.	0.01
— (retour à vide).	0.01
Total. . .	0.05

De 1851 à 1860, il a été touché au profit de l'État, sur le canal de la Petite-Nèthe, une somme globale de 254,613 fr. 61 c.; la dépense de la même période s'est élevée à 276,154 fr. 01 c., non compris les deux dernières annuités payées à la province d'Anvers, en acquit du prix d'acquisition de cette voie de navigation. La recette a donc été dépassée par la dépense, à concurrence de 41,540 fr. 40 c.

En 1851, on comptait, sur la Petite-Nèthe, 1,371 bateaux à vide et 3,063 bateaux à charge; ces deux nombres étaient tombés respectivement à 522 et à 1,623, en 1860; — le tonnage à charge était également descendu de 82,307 à 55,088 tonnes; mais comme le tonnage à vide s'était accru de 42,196 à 63,784 tonnes, la recette n'a, en définitive, baissé que de 2,000 francs en 1860, par rapport à 1851.

Le mouvement de la navigation pour chaque année prise isolément, de même que la recette réalisée et la dépense faite, sont indiqués en détail au relevé suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX		TONNAGE		MONTANT des RECETTES.	DÉPENSES.	Différence entre LE PRODUIT et la DÉPENSE
	A VIDE.	A CHARGE.	A VIDE.	A CHARGE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	1,371	3,063	42,196	82,307	21,300 63	17,799 50	(1) 3,501 13
1852.	1,507	3,782	50,480	141,616	22,704 92	26,923 78	(2) 4,224 86
1853.	1,327	2,916	45,017	76,935	17,591 73	20,500 00	(2) 2,908 27
1854.	3,140	3,706	98,299	122,050	26,546 34	47,423 88	(2) 20,877 54
1855.	1,753	1,764	83,432	98,393	23,981 26	24,739 67	(1) 2,244 59
1856.	1,139	2,973	43,743	94,702	17,816 95	48,975 08	(2) 31,158 13
1857.	1,147	3,059	48,672	107,051	23,499 47	44,991 23	(2) 21,492 06
1858.	925	2,842	36,723	94,967	27,166 03	16,784 82	(1) 10,381 21
1859.	779	2,697	153,064	101,183	34,707 26	11,223 64	(1) 23,483 62
1860.	522	1,623	63,784	55,088	49,302 32	49,795 44	(2) 593 09

L'Yser.

L'Yser, reprise par l'État à partir du 1er janvier 1854, commence à Rousbrugge et se termine à Nieuport; — le tirant d'eau y est de 1m,20 à 2 mètres; les ouvrages d'art qui y existent ont une largeur de 6m,40.

Le droit de navigation est fixé, par tonneau de la capacité des bateaux, au passage devant le bureau unique de l'écluse d'Ypres, à Nieuport, conformément au tarif que voici :

BATEAUX.	CHARGÉS.	VIDES.
	fr.	fr.
De 16 tonneaux et au-dessous	0,04	0,02
— 17 — à 33 tonneaux	0,055	0,0275
— 34 — à 66 —	0,08	0,04
— 67 — à 100 —	0,1075	0,05375
— 100 — et au-dessus	0,135	0,0675

Comme cela a eu lieu pour le canal de Plasschendaele à Nieuport et à la frontière française, les comptes généraux des finances attribuent au Trésor public différentes recettes insignifiantes perçues sur l'Yser, avant que cette rivière ne rentrât sous l'administration du Gouvernement. Nous avons compris ces sommes parmi les revenus de l'Yser.

D'un autre côté, nous reproduisons ici le tableau des recettes et des dépenses de cette rivière, pendant les années 1844 à 1853, tel qu'il a été fourni au Département des travaux publics par le Gouvernement provincial de la Flandre occidentale.

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.
	fr. c.	fr. c.
1844	2,657 97	5,700 00
1845	3,192 68	3,500 00
1846	3,140 67	13,690 00
1847	3,639 80	7,313 36
1848	2,841 38	6,760 21
1849	3,320 09	5,857 84
1850	3,235 72	4,384 37
1851	3,168 57	4,759 04
1852	3,395 97	2,849 43
1853	3,239 66	14,390 68

(1) Excédant de recette.
(2) Excédant de dépense.

Voici ce que cette rivière a produit pour le Trésor public, de 1851 à 1860 :

	fr. c.
Recettes antérieures à 1854.	391 00
Recettes de 1854 à fin 1860.	13.765 94
Ensemble. . .	14 156 94
Dépenses de 1854 à 1860.	79,552 88
Déficit. . .	65,395 94

L'excédant de dépense que la province avait dû couvrir, de 1844 à 1853, s'élevait à 34,192 fr. 42 c.

Cette persistance à ne produire que des recettes insuffisantes ne permet pas de compter sur un avenir plus prospère; cependant la situation pourra s'améliorer si l'on parvient à rendre au port de Nieuport quelque peu de son ancienne activité.

On pourra voir, dans le tableau suivant, quelle a été la situation successive de la navigation de l'Yser, pendant chacune des années 1854 à 1860.

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX.	TONNAGE		MONTANT DES RECETTES.	MONTANT DES DÉPENSES.	DIFFÉRENCE ENTRE LES RECETTES et les DÉPENSES.
		A VIDE.	A CHARGE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	»	»	»	20 00	» »	(1) 20 00
1852.	»	»	»	188 00	» »	(1) 188 00
1853.	»	»	»	183 00	» »	(1) 183 00
1854.	845	24,528	22,363	1,643 43	» »	(1) 1,643 43
1855.	845	27,375	22,335	2,302 79	1,778 58	(1) 524 21
1856.	1,037	28,290	24,704	2,332 91	17,761 08	(2) 15,428 17
1857.	898	23,285	21,835	1,964 47	11,446 78	(2) 9.482 31
1858.	1,199	24,079	21,471	1,933 84	19,391 17	(2) 17,457 33
1859.	1,285	24,413	21,669	1,886 03	15,946 44	(2) 14,060 41
1860.	1,035	22,790	19,770	1,702 47	13,228 83	(2) 11,526 36

Telle est, en résumé, l'histoire de la navigation intérieure du pays, pendant les dix années qui se sont écoulées du 1er janvier 1851 au 31 décembre 1860. Nous avons donné des détails assez circonstanciés sur le mouvement des transports, sur le chiffre des produits et sur le montant de la dépense annuelle de chaque voie navigable. Mais nous nous sommes abstenu de développements sur les travaux de construction ou d'amélioration des cours d'eau dont nous avions à nous occuper.

Cependant, c'était là un point sur lequel nous aurions pu fixer l'attention pour démontrer de quelle sollicitude le Gouvernement entoure tout ce qui se rattache à la navigation intérieure, parce que cette navigation constitue un des instruments les plus actifs de la richesse publique.

Nous nous sommes borné à signaler l'établissement des deux dernières sections du canal de Zelzaete à la mer du Nord, — le prolongement du canal de Deynze à Schipdonck jusqu'à Heyst, — la continuation du canal de la Campine jusqu'à l'Escaut, — la construction des embranchements de Hasselt et du camp de Beverloo, — l'achèvement du canal latéral à la Meuse, de Liége à Maestricht, etc., etc.

Ce sont là des travaux dont le but était d'ouvrir de nouvelles voies de navigation ; nous dirons, avant de terminer, quelques mots des efforts faits pour améliorer les anciennes communications.

Le Gouvernement s'est particulièrement occupé de l'écoulement des eaux de l'Escaut : il a fait établir un nouveau barrage dans une dérivation du fleuve, à Semmerzaeke ; il a fait redresser les coudes très-brusques que l'Escaut formait à Pecq et à Ramegnies-Chin; le pont des *Chaudronniers*, à Gand, a été démoli et reconstruit; une éclusette à vannes et un canal de décharge ont été établis à Autrive; une éclusette a été créée à Escanaffles, à l'embouchure de la Laye; enfin, les chemins de halage ont été améliorés dans le but de pouvoir substituer la traction par chevaux à la traction que faisaient encore des hommes, notamment dans le haut Escaut.

En 1855, on a commencé l'élargissement et l'approfondissement de la première section du canal de la Campine, comprise entre Bocholt et la Pierre-Bleue; des travaux analogues ont été entamés, en 1860, sur la deuxième section du même canal, de la Pierre-Bleue à Herenthals. Ces deux sections ont ainsi été portées aux dimensions qu'avait reçues la troisième section, qui, établie à proximité des bassins maritimes d'Anvers, a 10 mètres de largeur au plafond, avec écluses de 7m,20 de largeur et 50 mètres de longueur de sas. De cette façon, le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut sera construit dans les mêmes conditions que les canaux de Liége à Maestricht et de Maestricht à Bois-le-Duc, dont il forme le prolongement.

Le bassin houiller de Chokier a été mis en communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et avec l'Escaut ; on a amélioré l'écoulement des eaux de la Meuse dans la traverse de Liége.

Ce dernier travail était désiré depuis le commencement de ce siècle; il était commandé par les difficultés et les dangers que rencontrait la navigation dans la traverse de Liége et à ses

(1) Excédant de recette.

(2) Excédant de dépense.

abords, par les inondations qui affligeaient périodiquement cette ville et ses environs. — Plus récemment, l'État a accordé son concours pour la construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroy et le canal de Liége vers Maestricht.

Le canal de Gand à Bruges a été approfondi de manière à mettre le tirant d'eau de cette voie navigable en rapport avec celui du canal de Bruges à Ostende.

La Sambre canalisée a été approfondie dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France; — on s'occupe de la continuation de ce travail dans la direction de Namur. La Sambre sera donc rendue navigable, sur tout son parcours en Belgique, avec un enfoncement de 1m,80 : on aura ainsi mis la Sambre belge à même de soutenir, pour le transport des charbons, la concurrence des chemins de fer du Centre à Erquelinnes et de Mons à Haumont; — on aura fait pour la Sambre belge ce qui avait été fait pour la Sambre française et pour le canal de jonction de la Sambre à l'Oise.

Le canal de Charleroy à Bruxelles a été élargi entre la neuvième écluse et la Sambre, et le charbon maigre du bassin houiller de la vallée du Piéton a, par ce moyen, vu s'ouvrir devant lui le marché si important de l'immense foyer de consommation qui se nomme Paris.

On a amélioré le régime des eaux de la Dendre par la construction des barrages de Pollaere et de Denderleeuw; on a posé le principe de la canalisation de la Dendre supérieure comprise entre Alost et Ath.

La Lys, un des affluents de l'Escaut, une des plus importantes de nos rivières, a ressenti également les bienfaits que le Trésor public a déjà répandus sur les voies navigables du pays. On avait construit le barrage de Vive-Saint-Éloy; on a construit, en outre, celui d'Astene; on a commencé les travaux de canalisation de la rivière, entre Harlebeke et Gand.

Ces simples indications suffisent à prouver que la période décennale qui s'étend de 1851 à 1860 a été bien et dignement remplie; un chiffre exprime la mesure et l'importance des travaux accomplis : 29,000,000 de francs ont été employés, de 1851 à 1860, pour la construction et l'amélioration des voies navigables du pays, sans compter ce qui a été prélevé, pour le même objet, sur les allocations du budget annuel, et sans compter, non plus, les travaux dont la dépense effectuée renferme le principe.

Nous aurions voulu pouvoir présenter une statistique plus complète que celle que nous terminons ici. Il eût été utile de fournir des renseignements précis sur l'importance, le coût et les dimensions des ouvrages d'art que contiennent les voies navigables dont nous avons eu à nous occuper, sur la *nature*, *l'origine* et la *destination* des marchandises transportées par ces voies. A ce dernier point de vue, quelles sont les industries qui se servent encore de la voie d'eau? quelles sont les localités que cette voie dessert? à quel besoin reste-t-il à pourvoir? quelles sont les relations nouvelles à créer? quelles sont les relations existantes dont il convient de favoriser le développement? Ce sont là autant de questions pour l'étude et la solution desquelles nous sommes impuissant à donner des éléments quelque peu certains; nous pourrions peut-être dire que nous n'en possédons pas. — Telle qu'elle est, la statistique du mouvement des transports sur les canaux et sur les rivières est donc d'une insuffisance évidente; cette insuffisance s'accroît de l'impossibilité de produire, dans l'état actuel des choses, aucune indication sur la navigation des cours d'eau qui ne sont point administrés par l'État. Malheureusement, nous ne pouvons que nous borner à signaler la situation, en faisant remarquer, toutefois, qu'il n'a pas dépendu de nous de fournir un travail plus utile et plus complet.

Nous ajouterons, pour finir, le relevé des sommes perçues par le Trésor public, de 1851 à 1860, à titre de produits indirects provenant du service d'exploitation des canaux et des rivières.

ANNÉES.	Droits de péage consignés, versés au profit du Trésor.	Vente de terrains provenant d'emprises.	Location de terrains provenant d'emprises.	Droits de pêche.	Amendes en matière de navigation.	Excédants de droits d'encan.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	» »	69,507 45	6,000 76	34,286 06	682 36	1,803 08	112,279 71
1852	» »	18,970 50	8,015 08	33,949 73	» »	» »	60,935 31
1853	» »	12,332 81	7,080 04	34,996 42	» »	» »	54,109 27
1854	» »	10,700 24	7,278 42	42,658 50	» »	» »	60,637 16
1855	20,043 44	33,939 34	7,989 74	33,519 03	» »	» »	95,491 55
1856	17,113 34	48,914 87	8,712 75	33,103 36	» »	» »	107,844 32
1857	5,002 67	75,955 15	10,842 82	33,475 36	» »	» »	125,276 00
1858	2,586 75	31,260 34	12,921 68	32,927 84	» »	» »	79,695 61
1859	2,723 25	9,924 54	17,079 03	33,273 57	» »	» »	63,000 45
1860	1,784 91	24,895 88	25,130 59	33,169 08	» »	» »	84,980 46
TOTAUX . . .	49,254 36	336,401 12	111,050 97	345,358 95	682 36	1,803 08	844,550 84

La moyenne ressort, d'après ces chiffres, à 84,455 fr. 08 c. et elle se répartit ainsi :

	fr.	c.
Droits de péage revirés au profit de l'État.	4,935	44
Vente de terrains provenant d'emprises .	33,640	41
Location — — — . .	11,105	10
Droits de pêche	34,535	89
Amendes en matière de navigation. . . .	68	23
Excédants de droits d'encan.	480	31
Total . .	84,455	08

Ce total de 84,455 fr. 08 c. dépasse de 3,000 francs le produit brut moyen des droits de navigation sur l'Escaut, pendant la période décennale de 1851 à 1860.

Section V. — *Bacs et bateaux de passage.*

Les *bacs* étaient autrefois des entreprises particulières, appartenant à quelque châtelain qui se chargeait de passer ses vassaux moyennant un droit de péage qu'il haussait ou baissait à volonté. (Saint-Germain.)

L'Assemblée constituante n'avait pas changé cet état de choses, mais, dès le lendemain du 10 août, l'Assemblée nationale, voulant « faire disparaître du territoire français les décombres de la servitude qui couvraient et dévoraient les propriétés, » promulgua un décret dans lequel on lisait la disposition suivante :

« Les droits exclusifs de bateaux et voitures d'eau, provisoirement conservés par l'art. 15 du titre II du décret du 15 mars 1790, sont supprimés, de manière qu'il sera libre à tout citoyen de tenir, sur les rivières et canaux, des bacs, coches ou voitures d'eau, sous les loyers et rétributions qui seront fixés et tarifés par les directions du département, sur l'avis des municipalités et des directoires de district. » (*Art. 9 du décret du 25 août 1792 relatif aux droits féodaux.*)

Cette liberté illimitée fut de courte durée : une loi du 26 novembre 1798 (6 frimaire an VII) fit rentrer les bacs et passages d'eau dans le domaine public, pour des raisons qu'il est intéressant de mettre en regard du texte qui vient d'être reproduit. « La sûreté personnelle des citoyens, disait le Conseil des Cinq-Cents et a dit ensuite le Conseil des Anciens, le maintien du bon ordre et de la police, l'intérêt même du Trésor public, exigent que l'administration et la fixation des droits à percevoir sur les bacs, bateaux, passe-cheval, établis ou *à établir* aux traverses des fleuves, rivières ou canaux navigables, soient promptement réglés, afin de détruire l'arbitraire et les vexations auxquels le défaut de surveillance active et permanente donne lieu. »

Les principes posés par cette loi du 6 frimaire an VII, concernant le régime, la police et l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables, sont encore en vigueur en Belgique; ils constituent le point de départ et la base de la législation relative aux bacs et passages d'eau.

La statistique annuelle du Département des Travaux publics est très-sobre de renseignements sur le service des bacs et passages d'eau : elle se borne à indiquer, d'une part, la dépense occasionnée par ce service et, d'autre part, la recette qu'il procure au Trésor. On conçoit, d'ailleurs, qu'il en soit ainsi, quand on songe au peu d'importance que présente cette faible branche des voies et moyens de communication dont nous disposons actuellement; aussi le Congrès international de statistique n'en a-t-il même fait aucune mention dans les cadres dressés et dans le programme arrêté pour la session de Paris (septembre 1855).

Au 31 décembre 1860, il existait en Belgique 161 passages d'eau publics exploités au profit du Trésor, et deux passages d'eau concédés; le nombre total était donc de 163. Il s'en trouvait 53 sur l'Escaut, 46 sur la Meuse, la Meuse mixte et la Vieille-Meuse, 17 sur le canal de Gand à Ostende et 14 sur l'Ourthe; il reste 33 passages d'eau pour onze rivières ou canaux comptant, au *maximum*, 4 passages chacun.

Les deux passages concédés sont, l'un et l'autre, situés sur l'Escaut : le premier entre Kain et Ramegnies-Chin, le second entre Helchin et Pottes.

Les 161 passages d'eau exploités au profit du Trésor se répartissaient comme il suit (1):

PROVINCES.	RIVIÈRES ET CANAUX.	NOMBRE par rivière ou canal.	TOTAL par province.
Anvers	Escaut	2	5
	Rupel	3	
Brabant	Demer	3	5
	Dyle.	1	
	Dendre	1	
Flandre occidentale.	Canal de Gand à Bruges . . .	4	11
	— de Bruges à Ostende . .	6	
	Yser.	1	
Flandre orientale .	Haut Escaut	18	59
	Bas Escaut	18	
	Lys	4	
	Durme	3	
	Dendre.	1	
	Canal de Gand à Bruges . .	7	
	— de Moervaert.	4	
	— de Gand vers Terneuzen.	4	
Hainaut.	Escaut	13	13
Liége	Meuse	20	42
	Ourthe	14	
	Vesdre	4	
	Emblève	4	
Limbourg	Meuse mixte.	14	15
	Vieille-Meuse	1	
Namur	Meuse	11	11
	Totaux . . .	161	161

Ces passages d'eau peuvent être rangés en trois catégories : ceux qui servent uniquement pour les piétons, ceux auxquels il est, en outre, annexé un bac passe-cheval, et enfin ceux où l'on transporte piétons, chevaux et voitures. Nous ferons, plus loin, une mention spéciale du passage d'Anvers à la Tête-de-Flandre et du service de bateaux entre Anvers et Tamise.

Dans le cours de ces dernières années, plusieurs passages

(1) Ce tableau est puisé dans les documents relatifs aux droits de barrières remis à la Chambre des représentants par M. le Ministre des Finances. (Session de 1860-1861, nº 62.)

d'eau dont l'exploitation avait été abandonnée à des communes, ont été replacés sous l'administration de l'État ; il en est d'autres dont on poursuit également la revendication.

De 1851 à 1860, les bacs et passages d'eau ont procuré au Trésor public une recette brute de 454,263 fr. 86 c.; leur entretien a coûté, pendant la même période, 191,525 fr. 12 c., ce qui laisse un excédant de recette de 262,738 fr. 74 c. ou 26,273 fr. 87 c. en moyenne, par année. Voici comment ces chiffres se décomposent :

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.	EXCÉDANT de RECETTES.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	47,083 66	16,563 00	30,520 66
1852	48,502 72	21,277 85	27,224 87
1853	41,815 32	19,925 23	21,890 09
1854	40,262 97	17,520 58	22,742 39
1855	40,534 92	18,760 36	21,774 56
1856	42,219 12	20,470 93	21,748 19
1857	43,295 00	18,294 59	25,000 41
1858	44,427 13	26,999 76	17,427 37
1859	53,650 26	17,468 11	36,182 15
1860	52,472 76	14,244 71	38,228 05
TOTAUX. . .	454,263 86	191,525 12	262,738 74

Les sommes partielles que renferme ce tableau ont été fixées en attribuant à chaque année la recette et la dépense qui lui sont propres, c'est-à-dire sans avoir égard à l'époque où la perception et le payement ont été effectués. Nous ferons remarquer cependant que la dépense, telle qu'elle est renseignée, contient, outre les frais d'entretien ordinaire, des frais d'amélioration et même de construction qui, dans les allocations budgétaires, sont confondus avec les premiers : il ne nous a pas été possible de faire la distinction.

A côté des passages d'eau auxquels s'appliquent les détails qui précèdent, nous devons placer le passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre, de même que le service de bateaux à vapeur qui a fonctionné entre Anvers et Tamise jusqu'à la fin de 1854.

Les dépenses de ces deux services ont été supportées, en partie par le budget du Ministère des Affaires étrangères et en partie par le budget du Département des Finances; il en est encore ainsi en ce qui concerne la traversée de l'Escaut, entre Anvers et l'origine du chemin de fer du pays de Waes. Le budget du Ministère des Affaires étrangères fait face aux dépenses de la navigation (personnel, consommations, réparations et entretien des bateaux à vapeur); le budget du Département des Finances sert à payer notamment les traitements des délégués à la recette.

Le tableau suivant fait connaître le montant des produits et des dépenses, pour les années 1851 à 1860 :

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES.				EXCÉDANT	
	ANVERS à la TÊTE-DE-FLANDRE.	ANVERS À TAMISE.	TOTAL.	PERSONNEL DES BATEAUX.	CONSOMMATIONS, ETC., DES BATEAUX.	DÉLÉGUÉS À LA RECETTE.	TOTAL.	DE RECETTES.	DE DÉPENSES.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	29,771 40	21,057 00	50,828 40	11,171 49	38,006 12	4,723 40	53,901 01	» »	3,072 61
1852	36,450 00	19,592 54	56,042 54	11,149 80	32,689 49	5,455 20	49,294 49	6,748 05	» »
1853	34,142 00	18,512 59	52,654 59	11,149 80	40,970 82	5,453 00	57,573 62	» »	4,919 03
1854	31,277 10	18,974 77	50,251 87	11,178 02	44,605 14	5,153 00	61,533 16	» »	11,281 29
1855	30,912 85	» »	30,912 85	11,850 00	68,960 28	5,184 30	85,994 58	» »	55,081 73
1856	45,279 90	» »	45,279 90	11,850 00	55,729 66	4,431 96	72,011 62	» »	26,731 72
1857.	31,327 20	» »	31,327 20	12,669 98	41,415 73	4,437 84	58,523 55	» »	27,196 35
1858.	31,078 94	» »	31,078 94	12,684 97	47,834 00	3,849 84	64,368 81	» »	33,289 87
1859	31,175 00	» »	31,175 00	12,140 00	(1) 37,000 00	3,779 00	52,919 00	» »	21,744 00
1860	30,847 20	» »	30,847 20	12,560 00	(1) 60,860 00	4,021 80	77,441 80	» »	46,594 60
TOTAUX. . .	332,261 59	78,136 90	410,398 49	118,701 06	468,071 24	46,789 34	633,561 64	6,748 05	229,911 20

Pour les dix années réunies, la dépense a excédé la recette d'une somme totale de 223,163 fr. 15 c.; il n'y a qu'en 1852 que les frais soient restés inférieurs au produit.

En ce qui concerne les passages d'eau, on sait que les bacs, bateaux, ustensiles et agrès sont fournis par le Département des Travaux publics; mais les fermiers sont tenus de payer, à la fin du bail, la moins-value de tout le matériel mis à leur disposition.

De ce chef, le Trésor public a touché les sommes indi-

(1) Les comptes des Ministres n'indiquant pas le chiffre de la dépense effective pour 1859 et pour 1860, nous avons renseigné le montant des allocations pétitionnées d'après les projets de budgets.

quées ci-après, pendant la période décennale de 1851 à 1860 :

	fr. c.		fr. c.
		Report. .	3,906 24
1851	20 28	1856	1,538 93
1852	783 46	1857	984 64
1853	1,759 82	1858	91 50
1854	157 67	1859	5,113 85
1855	1,185 31	1860	304 00
A reporter . .	3,906 24	Total. . .	11,939 18

D'après ce qui précède, le service des bacs et bateaux de passage a produit :

	fr. c.
De 1851 à 1860, un excédant de recettes s'élevant à. . .	262,738 74
Le refournissement pour moins-value du mobilier est renseigné à	11,939 18
Ensemble. . .	274,677 92
D'un autre côté, les services des bateaux à vapeur entre Anvers et la Tête-de-Flandre, d'une part, et entre Anvers et Tamise, d'autre part, ont laissé un découvert de	223,163 15
Le résultat final se traduit donc par un boni de. . . . . ou seulement 5,151 fr. 48 c. en moyenne par année	51,514 77

Section VI. — *Plantations.*

Le Rapport décennal de 1841 à 1850, s'exprimait ainsi, en parlant des plantations :

« Les renseignements que possède actuellement l'administration ne permettent pas de fournir des détails précis sur les plantations appartenant à l'État.

« Nous devons nous borner à faire connaître les dépenses qui ont été faites, de 1851 à 1850, pour les plantations le long des routes et le long des canaux et rivières. »

Il en est encore à peu près de même aujourd'hui.

Les dépenses pour renouvellement et entretien des plantations sont confondues avec les dépenses d'entretien des routes, des canaux et des rivières; il n'est donc guère possible de les indiquer séparément. — Les allocations spéciales qui figurent au budget du Département des Travaux publics pour le service des plantations sont destinées exclusivement aux plantations nouvelles à créer et à l'entretien de celles des plantations existantes qui, par exception, n'ont pu être comprises dans les baux d'entretien des routes et des canaux.

Les cahiers des charges pour l'entretien des routes contiennent l'énumération des têtes d'arbres plantées; mais les diverses essences sont, pour certaines provinces, réunies sous un seul et même chiffre, ce qui ne permet point de faire le compte de chaque espèce; aucun renseignement de cette nature ne se trouve dans les cahiers des charges relatifs à l'entretien des canaux et des rivières; enfin, le service des plantations le long du chemin de fer de l'État ne fait pas l'objet d'une statistique.

Les plantations des routes de l'État sont complètes dans sept de nos provinces; c'est seulement dans la province de Liége et dans la province de Namur qu'il reste des lacunes à combler. Ces lacunes auront, d'après les prévisions de l'administration, disparu en 1865.

Au 1er décembre 1841, le Gouvernement avait loué, pour y établir une pépinière, un terrain situé à Laeken, dont la contenance était de 7 1/2 hectares. Le bail de location a été résilié à la fin de 1856.

Les conditions imposées aux adjudicataires de l'entretien des routes, des canaux et des rivières, sont, pour ce qui concerne l'entretien des plantations, formulées dans les termes suivants, par les cahiers des charges réglant les entreprises.

L'entretien des plantations est à forfait. En conséquence, tous les arbres existants, ainsi que les taillis dans les talus, sont échenillés et taillés ou élagués, en saison convenable et aussi souvent que l'administration le juge nécessaire, par des ouvriers agréés par l'ingénieur en chef, dans les délais fixés par ce fonctionnaire et conformément à ses instructions. Ce fonctionnaire a la faculté de désigner le chef-ouvrier et de fixer son salaire, qui ne peut dépasser 3 francs par jour. Les bois provenant de la taille, qui ne sont pas utilisés pour effectuer des plantations, sont liés en fagots et rassemblés en tas sur l'un des accotements, pour y être mis à la disposition de l'administration des domaines.

Il peut être défendu aux ouvriers chargés de l'échenillage et de l'élagage de se servir de griffes ou crochets pour monter sur des arbres. Tous les arbres dépérissants, mutilés, renversés par le vent, morts ou manquants, ayant moins de dix années de plantation, sont remplacés par de nouveaux sujets de l'une des essences suivantes, selon ce qui est prescrit par l'administration : chêne, orme à larges feuilles, hêtre, érable, platane, tremble, frêne, marronier, châtaigner, noyer, cerisier, sorbier, acacia, saule, bouleau, tilleul, épicéa et mélèze.

L'entrepreneur n'est pas tenu de remplacer les mélèzes et pins plantés sur les talus et qui viendraient à périr, à moins qu'on ne lui fournisse les plants nécessaires à cet effet.

Lorsque la plantation existe depuis plus de quinze ans, on change toujours l'espèce.

Les arbres morts ou abattus restent la propriété de l'État; dans le cas où des arbres renversés par le vent entraveraient ou gêneraient la circulation, l'entrepreneur doit immédiatement prendre les mesures nécessaires pour rétablir la libre circulation, à défaut de quoi il y est pourvu d'office et à ses frais.

Les arbres, au moment de leur plantation, sont pourvus d'une garniture, composée, suivant ce que l'ingénieur en chef prescrit, soit de ronces, soit d'épines, soit des unes et des autres; il est, en outre, placé des tuteurs partout où cela est jugé utile par l'administration, qui peut également exiger que des piquets soient plantés au pied des jeunes arbres pour les protéger.

Après l'enlèvement des mottes, la terre, au pied des jeunes arbres, est bêchée chaque année à plusieurs reprises. La garniture de ronces et d'épines, ainsi que les tuteurs, dont ils ont été pourvus au moment de la plantation, sont entretenus et remplacés, au besoin, aussi longtemps que l'administration le juge nécessaire.

Toutes les plaies existant sur la tige des arbres sont proprement nettoyées et recouvertes d'une couche d'onguent de Saint-Fiacre, qui doit être constamment maintenue.

Cette opération peut être faite par les cantonniers, à qui l'entrepreneur remet les instruments et les matières nécessaires pour la fabrication de l'onguent.

L'entrepreneur met également à la disposition des cantonniers, du goudron, ainsi qu'une brosse, pour l'appliquer sur les blessures faites aux arbres, ou sur les parties de ceux-ci, laissées à nu par l'enlèvement des grosses branches lors de la taille.

Il peut aussi être tenu d'enduire les arbres d'une couche de lait de chaux.

En général, l'entrepreneur doit prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la bonne venue des arbres et en éloigner toute cause de dépérissement.

Il peut, en outre, être tenu de faire planter, en pépinière, une partie des jeunes pousses des arbres, sur des portions de talus qui lui sont désignées à cet effet.

Il doit soigner et entretenir les pépinières ainsi formées, de la même manière que les plantations de la route, et fait repiquer, au besoin, les jeunes plants; par contre, il peut en tirer les sujets à planter sur la route en remplacement d'arbres manquants, pourvu qu'ils aient les qualités et dimensions exigées.

Les *arbres* doivent provenir des pépinières agréées par l'ingénieur en chef. Ils sont accompagnés du pépiniériste qui les a fournis.

Ils sont de la meilleure qualité, chacun dans son essence, exempts de blessures, bien vivaces, droits, munis de bonnes racines, d'une écorce lisse, sans mousse, ni lichen, ni chancres, ni écorchures.

Les racines doivent être touffues, fraîches, exemptes de toute altération provenant de frottement ou de toute autre cause, et assez longues pour qu'après avoir été retaillées au vif, elles aient encore 0m,20 à 0m,30 de longueur, suivant ce que l'ingénieur en chef prescrit. Elles doivent avoir conservé tous leurs filets. Celles à retailler le sont nettement, à la serpe et en sifflet, et seulement au moment de la plantation.

Les arbres doivent avoir les dimensions suivantes :

ESSENCES.	CIRCONFÉRENCE À UN MÈTRE AU-DESSUS DU COLLET des racines.	HAUTEUR DE TIGE.
Chêne	0m,10 à 0m,18	2m,50 à 4m,50
Orme	—	—
Hêtre	—	—
Érable	—	—
Platane	—	—
Tremble	—	—
Frêne	—	—
Marronnier	—	—
Châtaignier	—	—
Noyer	—	—
Cerisier	—	—
Sorbier	—	—
Acacia	—	—
Saule	—	—
Bouleau	—	—
Tilleul	—	—
Épicéa	0m,06 à 0m,12	1m,50 à 2m,50
Mélèze	—	—

L'ingénieur en chef peut prescrire, pour la circonférence des arbres et leur hauteur de tige, des limites plus rapprochées que celles indiquées ci-dessus, sans qu'il puisse toutefois sortir de ces dernières.

Les tuteurs sont en chêne écorcé. Ils ont jusqu'à 3m,20 de longueur et 0m,20 à 0m,25 de circonférence, à 1 mètre du gros bout. Avant leur mise en place, ils sont noircis au feu par le gros bout, sur 1m,20 de hauteur.

Les nouveaux arbres doivent être amenés à pied-d'œuvre en temps utile, pour pouvoir être plantés dans les délais prescrits. Toutefois, à moins d'une autorisation expresse de l'ingénieur en chef, il ne doit pas s'être écoulé plus de deux jours, entre le moment de l'extraction et celui de la plantation. L'entrepreneur doit, sans retard, faire connaître, par écrit, au conducteur du district, la date de l'extraction et celle de l'arrivée à pied-d'œuvre.

Les fosses destinées à recevoir les arbres sont ouvertes un mois au moins avant la plantation de ceux-ci; elles n'ont pas moins de 1 mètre de côté moyen; la profondeur en est déterminée par l'administration.

La terre qui provient du creusement des fosses est scrupuleusement nettoyée et dégagée des pierres qui s'y trouvent mêlées, ainsi que de tout ce qui pourrait nuire à la croissance de l'arbre.

Le fond de la fosse est ensuite rempli de gazons et de bonne terre végétale sur une hauteur de 0m,25 au moins.

Les arbres sont plantés par des ouvriers expérimentés, avec toutes les précautions d'usage, pour que les racines reposent sur une couche suffisamment épaisse de bonne terre végétale et pour qu'elles en soient également bien recouvertes. On exécute cette partie du remblai de la fosse, à la pelle, en commençant par la terre la meilleure et la plus fine, qu'on jette contre la tige, une pelletée d'un côté, une de l'autre, et en bourrant la terre au moyen des doigts et du manche de la pelle ou d'un plantoir bien effilé, jusqu'à ce que l'arbre soit bien affermi et tienne seul et bien droit.

On peut faire placer les racines les plus fortes dans la direction du vent le plus généralement régnant, ou exiger que les arbres soient orientés comme ils l'étaient dans la pépinière.

On remplit ensuite entièrement la fosse, par petites couches, jusqu'à la hauteur de l'accotement ou du terrain, puis on établit au pied de l'arbre une motte de terre de 25 à 30 centimètres de hauteur et de rayon à la base. Cette motte est entretenue aussi longtemps que l'administration le juge nécessaire.

La tige des arbres nouvellement plantés est garnie, sur environ 1m,80 de hauteur, à partir du pied, et suivant ce qui est prescrit par l'ingénieur en chef, soit de ronces jointives, soit de cinq épines fichées en terre, soit de ronces jointives et de deux épines également fichées en terre. Cette garniture est assujettie à l'arbre au moyen de trois à cinq liens d'osiers, suivant ce qui est jugé nécessaire par l'ingénieur en chef. Les tuteurs sont liés aux arbres par deux liens en paille de seigle.

Tous les arbres qui périssent, viennent à manquer ou sont jugés mal-venants, sont remplacés suivant ce qu'il y a lieu, du 15 octobre au 15 novembre ou du 1er mars au 15 avril, de telle sorte qu'au 15 novembre et au 15 avril de chaque année les plantations soient tout à fait au complet et en bon état.

Pour tout arbre manquant ou mort qui n'aurait pas été remplacé aux époques fixées ci-dessus, il est opéré une retenue de 1 fr. 50 c. sur le montant du certificat de payement à délivrer

à la suite de la plus prochaine réception, l'entrepreneur étant néanmoins obligé de remplacer l'arbre, respectivement au printemps et à l'automne suivants.

Si nous cherchons maintenant quelles ont été de 1851 à 1860, la recette et la dépense résultant du double service des plantations sur les routes de l'État, d'une part, et le long des canaux et des rivières administrés par le Gouvernement, d'autre part, nous obtenons les chiffres consignés au tableau suivant :

ANNÉES.	PLANTATIONS LE LONG DES ROUTES.		PLANTATIONS LE LONG DES VOIES NAVIGABLES.		ENSEMBLE.		EXCÉDANT DE RECETTES.
	RECETTES.	DÉPENSES.	RECETTES.	DÉPENSES.	RECETTES.	DÉPENSES.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	72,546 11	38,659 49	46,771 68	26,019 46	119,317 79	64,678 95	54,838 84
1852	30,332 64	40,338 90	72,902 25	24,919 39	103,234 89	65,258 29	37,976 60
1853.	100,925 29	40,257 52	22,736 09	21,331 95	123,661 38	61,589 47	62,071 91
1854.	35,170 20	39,972 12	39,804 04	15,508 13	74,974 24	55,480 25	19,493 99
1855.	64,975 39	40,226 53	87,235 54	4,534 95	152,210 93	44,761 48	107,449 45
1856	79,288 14	40,869 16	61,569 47	8,954 75	140,857 61	49,823 91	91,033 70
1857.	49,963 21	40,413 21	57,030 65	22,775 60	106,993 86	63,188 81	43,805 05
1858.	38,541 64	39,610 10	54,535 12	26,485 98	93,076 76	66,096 08	26,980 68
1859	85,830 00	37,998 28	68,729 05	14,114 08	154,559 05	52,112 36	102,446 69
1860.	144,105 42	40,341 34	116,517 99	6,388 45	260,623 41	46,729 79	213,893 62
TOTAUX. . .	704,678 04	398,686 65	627,831 88	171,032 74	1,329,509 92	569,719 39	759,790 53

Il est à observer :

1° Que les recettes, telles qu'elles sont fixées dans le tableau qui précède, comprennent le produit de ventes d'herbages, lequel n'est pas renseigné séparément dans les écritures de l'administration des domaines ;

2° Que les chiffres de ces recettes sont puisés dans les comptes généraux des finances, pour les années 1851 à 1858 inclusivement ; quant aux produits obtenus en 1859 et en 1860, le montant en est donné d'après les tableaux annexés au projet de budget des voies et moyens pour l'année 1863, les comptes généraux de 1859 et de 1860 n'étant pas encore publiés ;

3° Que les dépenses sont rattachées à l'exercice qui les a respectivement occasionnées, sans égard à l'époque où le payement a été effectué ;

4° Que ces dépenses s'appliquent exclusivement à la création de plantations *nouvelles*, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus, les frais d'entretien des plantations existantes ayant été confondus, dans la comptabilité, avec les frais d'entretien des routes, des canaux ou des rivières.

Nous terminerons en reproduisant le tableau de la statistique annuelle qui indiquait, par province, le nombre d'arbres existant, en 1857, sur les routes de l'État ; il va de soi que la situation s'était considérablement modifiée à la fin de 1860 ; c'est donc un simple renseignement ou un moyen d'appréciation approximative que nous produisons :

	Arbres.
Anvers	48,514
Brabant	93,342
Flandre occidentale	97,477
Flandre orientale	84,113
Hainaut	63,558
Liége	37,739
Limbourg	63,435
Luxembourg	153,859
Namur	82,631
TOTAL . .	734,468

CHAPITRE II.

POLDERS, WATERINGUES, PORTS ET COTES, PHARES ET FANAUX.

L'administration, l'entretien et la police des *polders* sont encore régis en Belgique par les décrets des 11 janvier, 16 et 28 décembre 1811. Il s'ensuit que les *schorres*, soit qu'ils n'aient jamais été endigués, soit qu'ils aient été endigués et reconquis par la mer, ou rentrés au domaine public, peuvent être endigués au compte du Gouvernement et à ses frais, ou par des particuliers, corps ou communautés auxquels la concession en a été légalement faite.

A la suite des événements de 1830 et 1831, l'inondation s'étendait sur les polders de la rive gauche de l'Escaut, depuis le Doel jusqu'à Burght; sur la rive droite, elle couvrait, non-seulement le polder de Lillo, mais une partie des territoires et des villages de Stabroek, de Beerendrecht et de Santvliet. — Les eaux furent resserrées sur la rive droite au moyen d'une grande digue décrivant un circuit de plus de 15 kilomètres, mais une marée extraordinaire vint renverser cette digue, à la date du 24 février 1837.

Sur la rive gauche, l'inondation fut limitée aux polders du Petit-Doel et de Sainte-Anne-Ketenisse; la même marée, en rompant la digue de Borgerweert, ramena les eaux dans un troisième polder de la rive gauche.

Dans cette situation, il fallut resserrer l'inondation de Lillo, réendiguer le polder de Borgerweert, et resserrer l'inondation de Liefkenshoek (rive gauche): des crédits à concurrence de 2,979,900 fr. (1) furent ouverts à cet effet au Gouvernement par la loi du 25 mai 1837. Quand les travaux furent achevés, l'administration des polders fut remise à leurs directions respectives, qui reçurent cependant encore quelques subsides, sur les fonds du budget, pour subvenir partiellement à l'entretien des nouvelles digues. — Divers travaux secondaires furent également payés sur les allocations budgétaires.

Enfin, une loi du 9 avril 1844 ordonna le réendiguement du polder de Lillo; les travaux exécutés en vertu de cette décision ont coûté 520,000 francs. (Crédits alloués par les lois du 18 juillet 1846 et du 17 avril 1848.)

En résumé, les dépenses supportées par le Trésor public, pour le service des polders s'élevaient, au 31 décembre 1849, (non compris le montant des travaux faits antérieurement à la loi de 1837), à la somme de 3,642,443 fr. 93 c., savoir :

	fr.	c.
Fonds spécial créé par la loi du 25 mai 1837	2,979,899	13
Réendiguement du polder de Lillo.	520,000	00
Budgets de 1840 à 1845 (2)	142,544	80
Ensemble . . .	3,642,443	93

A partir de 1850 jusques et y compris l'année 1854, un subside annuel de 2,000 francs fut alloué à la direction du polder de Lillo pour l'aider à pourvoir à l'entretien de la nouvelle digue qu'elle est chargée de maintenir en bon état. — Enfin, une somme de 7,000 francs a été payée, en 1855, pour terminer, par voie de transaction, un procès intenté à l'État par les entrepreneurs du réendiguement du polder de Lillo, à raison du retard apporté à la liquidation du montant de leur entreprise. — Cela fait donc 17,000 francs à ajouter à la somme prémentionnée de 3,642,443 fr. 93 c., ce qui donne un total de 3,659,443 fr. 93 c.

Nous nous bornerons à mentionner une dépense de 8,429 fr. 75 c. prélevée, sur le budget de 1858, pour exécuter *d'office* des travaux de restauration aux ouvrages de défense du polder de Kiel, polder dont la direction délaissait l'entretien. Déjà une mesure analogue avait été prise, en 1849, à propos des mêmes ouvrages; la dépense faite alors s'est élevée à 1,445 fr. 21 c. seulement. Il va de soi qu'il s'agit ici de sommes dont l'État a poursuivi et obtenu la répétition.

La législation concernant le régime des *wateringues* est très-récente. En voici l'analyse : une loi du 18 juin 1846 avait accordé au Gouvernement l'autorisation de faire un règlement d'administration publique pour l'institution et l'organisation d'administrations de wateringues, dans l'intérêt de l'assèchement, de l'irrigation et de l'amélioration des rives et des vallées de l'*Escaut*, de la *Lys* et de la *Dendre*.

Un arrêté royal du 9 décembre 1847 fixa les dispositions du règlement général mentionné dans la loi susdite; ces dispositions furent déclarées applicables aux associations dites *broeken* ou *wateringues*, déjà constituées dans les vallées de la *Lys* et de la *Dendre*, ainsi qu'à celles qui existaient dans la partie de la vallée de l'*Escaut* non soumise au régime de la législation de 1811 sur les polders maritimes.

Vint ensuite la loi du 27 avril 1848, sur les irrigations, dont l'article 8 est ainsi conçu : « Le Gouvernement est autorisé, sur l'avis de la députation du conseil provincial, à appliquer l'article 4 de la loi du 18 juin 1846, sur l'établissement des wateringues, *à des localités non désignées dans ladite loi.* » — Comme conséquence, le Gouvernement prit, à la date du 10 août 1856, un arrêté dont l'article 2 (3) porte ce qui suit : « En vertu des dispositions combinées des articles 4 de la loi du 18 juin 1846 et de l'article 8 de la loi du 27 avril 1848, et par extension des dispositions de notre arrêté du 9 décembre 1847, le règlement décrété par cet arrêté est rendu applicable aux wateringues à instituer dans toute l'étendue du royaume, ainsi qu'à toutes les associations dites *broeken* ou *wateringues* déjà constituées, mais non soumises à la législation sur les polders maritimes. »

Tel est encore actuellement l'état de la législation qui règle la matière en Belgique.

Voyons maintenant ce qui a été fait, de 1851 à 1860, pour l'amélioration et l'entretien des *ports* et des *côtes*.

Nous devons citer, en premier lieu, les dépenses effectuées à la charge des crédits spéciaux montant ensemble à 2,690,000 fr. et ouverts par les lois successives du 20 décembre 1851, du 7 juin 1855, du 12 mars 1856, du 5 mars 1858 et du 8 septembre 1859.

Les sommes prélevées sur ces crédits, à la date du 31 décembre 1860, formaient un total de 1,894,579 fr. 63 c. — Les travaux achevés ou entrepris au moyen de ce capital consistaient :

1° En ouvrages ayant pour objet de garantir les abords de l'écluse de Heyst, et d'empêcher le déferlement des vagues sur la digue ;

2° Dans la construction de la digue d'enceinte du bassin de

(1) Il a été dépensé la somme exacte de 2,979,899 fr. 13 c. sur ces crédits.

(2) Voir Rapport décennal de 1841-1850, titre IV, chap. IV, p. 268.

(3) Nous ne parlons point d'un arrêté du 31 janvier 1852, qui a été abrogé par celui du 10 août 1856.

retenue d'une nouvelle écluse de chasse établie à l'Est du port d'Ostende;

3° Dans le creusement de ce bassin de retenue;

4° Dans des travaux d'ensemble ayant pour but l'amélioration du port d'Ostende.

Nous n'avons pas à parler ici de l'établissement d'un port de refuge et de la construction d'écluses à Blankenberghe, le principe de ces ouvrages n'ayant été déposé que dans la loi du 2 juin 1861. Il en est de même des travaux d'amélioration effectués au port de Nieuport.

Mais, indépendamment des 1,894,579 fr. 65 c. imputés sur les fonds spéciaux, il a été consacré, chaque année, sur les allocations du budget, des sommes considérables à des améliorations apportées aux ports d'Ostende et de Nieuport, ainsi qu'à la côte de Blankenberghe.

On a construit, prolongé, reconstruit des quais, des estacades, etc.; on a renforcé les dunes; on a renouvelé des portes de flot; on a établi des jetées; on a garanti, au moyen de revêtements en briques et en terre glaise, les rives d'une partie du canal d'évacuation des eaux de la wateringue de Camerlynckx et de Vladsloo-Ambacht, etc., etc.

Quant aux travaux d'entretien, ils sont supportés, moitié par la ville et moitié par l'État, en ce qui concerne les écluses du bassin de commerce, à Ostende. — Les travaux du port de Nieuport ont aussi été, pour un tiers, à charge de la province, jusqu'au 1er janvier 1856; à partir de cette date, l'État a dû supporter seul toute la dépense, en suite de la reprise de l'Yser et du canal de Plasschendaele par Nieuport et Furnes vers la frontière française.

En résumé, voici quelles ont été, de 1851 à 1860, les sommes prélevées sur le budget du Département des Travaux publics, d'une part, pour l'entretien et, d'autre part, pour l'amélioration des ports d'Ostende et de Nieuport et de la côte de Blankenberghe.

ANNÉES.	PORT D'OSTENDE.			PORT DE NIEUPORT.			CÔTE DE BLANKENBERGHE.			ENSEMBLE.		
	Entretien.	Amélioration.	TOTAL.	Entretien.	Amélioration.	TOTAL.	Entretien.	Amélioration.	TOTAL.	Entretien.	Amélioration.	TOTAL.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1851. . . .	43,893	151,070	194,963	15,947	»	15,947	78,000	15,998	93,998	137,840	167,068	304,908
1852. . . .	43,833	107,139	150,972	14,308	»	14,308	97,141	22,854	119,995	155,282	129,993	285,275
1853. . . .	34,102	105,198	139,300	14,870	»	14,870	91,326	36,473	127,799	140,298	141,671	281,969
1854. . . .	50,049	56,368	106,417	14,013	1,000	15,013	53,391	74,581	127,972	117,453	131,949	249,402
1855. . . .	46,486	135,325	181,811	14,013	»	14,013	97,800	39,379	137,179	158,299	174,704	333,003
1856. . . .	49,856	133,913	183,769	9,214	14,594	23,808	92,223	47,457	139,680	151,293	195,964	347,257
1857. . . .	62,627	106,056	168,683	23,705	118,260	141,965	122,699	16,578	139,277	209,031	240,894	449,925
1858 . . .	68,124	100,907	169,031	35,588	»	35,588	112,817	19,997	132,814	216,529	120,904	337,433
1859. . .	134,095	45,204	179,299	57,417	7,689	65,106	118,419	19,978	138,397	309,931	72,871	382,802
1860. . . .	120,919	16,518	137,437	71,106	15,012	86,118	101,452	28,360	129,812	293,477	59,890	353,367
Totaux. . .	653,984	957,698	1,611,682	270,181	156,555	426,736	965,268	321,655	1,286,923	1,889,433	1,435,908	3,325,341

On voit que les travaux d'amélioration du port de Nieuport ont été littéralement nuls jusqu'en 1856; cela provient de ce que la province de la Flandre occidentale, quand elle devait intervenir dans la dépense, ne voulait plus, quant à elle, porter à ses budgets, pour le service de ce port, d'autres fonds que ceux qu'exigeaient les travaux d'entretien les plus rigoureusement nécessaires; cette circonstance mettait le Gouvernement dans l'impossibilité d'exécuter audit port aucun travail qui ne fût pas exclusivement de ceux que comporte un simple entretien.

Il reste à exposer ici ce qui a été fait par le Gouvernement, de 1851 à 1860, pour les *phares* et les *fanaux*.

En nous occupant, dans la quatrième section du chapitre Ier du présent travail (p. 125) de la navigation de l'Escaut, nous avons fait connaître les sommes payées annuellement à la Hollande pour l'entretien des phares du littoral.

Nous indiquerons ici, d'une manière plus spéciale, la construction, décrétée en 1857, d'un nouveau phare au port d'Ostende. Des plaintes vives et nombreuses s'étaient élevées, à plusieurs reprises, au sujet de l'insuffisance de la portée du

phare existant ; il a été reconnu que l'établissement d'un appareil de premier ordre, élevé à 46 mètres au moins au-dessus du niveau moyen des hautes marées, était devenu indispensable. L'exécution de ce travail était réclamée à la fois par les navires en destination d'Ostende, par ceux qui se dirigent vers les bouches de l'Escaut et généralement par tous ceux qui naviguent sur la Manche. — C'était là une question d'humanité aussi bien qu'une question d'intérêt matériel : le phare fut donc érigé ; il a coûté 242,607 fr. 35 c., rattachés aux budgets de 1857 et de 1858.

L'entretien et les réparations des phares ont, en outre, coûté, de 1851 à 1860, les sommes indiquées ci-dessous.

ANNÉES.	ENTRETIEN	AMÉLIORATION	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851.	909 00	1,079 68	1,988 68
1852.	1,789 95	» »	1,789 95
1853.	2,297 29	» »	2,297 29
1854.	790 00	» »	790 00
1855	1,480 00	444 00	1,924 00
1856.	1,480 00	444 00	1,924 00
1857.	1,423 80	» »	1,423 80
1858.	1,339 06	» »	1,339 06
1859.	1,023 96	» »	1,023 96
1860	972 00	298 09	1,270 09
TOTAUX. . .	13,505 06	2,265 77	15,770 83

Les dépenses de personnel et d'alimentation s'imputent sur le budget du Ministère des Affaires étrangères.

La loi du 30 décembre 1843, fixant le budget des voies et moyens pour l'exercice 1844, a investi le Gouvernement des pouvoirs nécessaires pour prélever des droits de fanal sur tout navire se rendant, par l'Escaut, de la mer en Belgique ou de la Belgique à la mer. Cette perception se fait en suite de l'adoption du traité du 5 novembre 1842 avec la Hollande, et notamment comme conséquence du deuxième paragraphe de l'article 18 de ce traité (1).

De même, la loi du 24 décembre 1846, contenant le budget des voies et moyens pour 1847, a autorisé la perception d'un droit supplémentaire de 3 centimes par tonneau sur tout navire se présentant dans les conditions indiquées ci-dessus, à partir de la mise en activité du feu flottant du *Paarden-Markt*. (*Wielingen*.)

Les droits de fanal encaissés par le Trésor public, en vertu de ces dispositions, se sont élevés, pour la période de 1851 à 1860, à la somme totale de 913,977 fr. 31 c.

	fr. c.
1851	56,754 00
1852	73,475 00
1853	72,659 00
1854	79,610 00
1855	81,269 00
1856	100,080 49
1857	106,891 97
1858	109,766 90
1859	106,089 95
1860	127,381 00
TOTAL . .	913,977 31

Soit, en moyenne, 91,397 fr. 73 c. par année.

De cette recette brute, il y aurait nécessairement à déduire, outre les dépenses renseignées plus haut, celles que supporte le budget du Département des Affaires étrangères pour le service des feux et fanaux de nos côtes.

CHAPITRE III.

POSTES.

« Depuis longtemps, dit le Rapport décennal de 1841-1850, les besoins du commerce, la création de voies de communication nouvelles faisaient désirer des modifications plus libérales dans notre système des postes; l'exemple de l'Angleterre, où une diminution sensible dans les frais des ports de lettres avait été introduite, était sans cesse invoqué en Belgique; enfin, une loi du 22 avril 1849 fit droit aux réclamations unanimement formulées et introduisit la réforme postale. »

Cette loi, dont nous nous proposons d'examiner les conséquences au point de vue des résultats financiers obtenus, aussi bien qu'au point de vue du développement des relations épistolaires, contient, entre autres, deux articles ainsi conçus :

« Art. 1er. La taxe des lettres affranchies expédiées d'un bureau de poste par un autre bureau de poste, soit de perception, soit de distribution, est fixée :

« 1° A 10 centimes par lettre simple, lorsque la distance entre le bureau d'origine et celui de destination n'excède pas 30 kilomètres ;

« 2° A 20 centimes par lettre simple, pour toute distance plus grande à parcourir dans le royaume . . . .

« Sont considérées comme lettres simples, celles dont le poids n'excède pas 10 grammes....

« Art. 10. Le Gouvernement *est autorisé à appliquer* aux lettres transportées à une distance excédant 30 kilomètres, la taxe de 10 centimes par lettre simple, *dès que le produit net de la poste aura atteint la somme de* 2,000,000 *de fr. par année.* »

(1) Voir le texte de cette disposition, ci-dessus, page 125.

L'interprétation de cette dernière disposition a donné lieu à des discussions très-animées dans le sein des Chambres législatives, notamment à l'occasion de l'examen du budget des voies et moyens des exercices 1857 et 1859. Nous nous abstiendrons de faire connaître à cet égard une opinion qui ne peut s'exprimer ici; nous n'avons pas à nous prononcer; mais il est du devoir de la statistique d'éclaircir, avec impartialité, tous les faits qui font partie de son domaine, de fournir les renseignements qu'elle possède, parce qu'elle a pour mission de les recueillir et de les mettre en lumière : tout le monde peut venir y puiser, sans avoir le droit d'exiger de la statistique autre chose qu'une scrupuleuse exactitude.

L'article 10 de la loi du 22 avril 1849 n'existait ni dans le projet primitif du Gouvernement ni dans celui qui fut adopté par la Chambre des Représentants; l'article 1er de ce dernier projet fixait la taxe comme suit :

	c.
Lettres dont le poids n'excédera pas 10 grammes	10
— de 10 à 20 grammes inclusivement	20
— de 20 à 40 — —	40

et ainsi de suite, en augmentant de 20 centimes par 20 grammes.

Mis aux voix par appel nominal, dans la séance du Sénat du 28 mars 1849, cet article fut rejeté par 26 voix contre 16.

Immédiatement après ce vote, M. le Ministre des Travaux publics rappela les circonstances et le but dans lesquels la réforme postale avait été proposée : c'était l'accomplissement d'un engagement pris par M. le Ministre des Finances, dans un discours prononcé en avril 1848. « Je crois, disait M. le Ministre des Travaux publics, qu'il y a moyen de donner, dès à présent, immédiatement, au commerce et à l'industrie, une satisfaction qui n'est pas à dédaigner, et, en même temps, de leur donner une garantie que cette satisfaction sera suivie prochainement d'une manière plus complète.... Je ne vois pas le moindre inconvénient à consacrer, par un dernier article, ce principe que, du moment où le revenu net de la taxe postale aura atteint la somme de 2,000,000 de francs, la taxe sera uniformément portée à 10 centimes. Voici ce qui justifie, selon moi, ce chiffre : en 1847, le revenu net a été de 2,215,000 francs. Le 24 décembre 1847, vous avez consacré d'importantes et nombreuses réductions. En 1848, en partie par l'effet de ces réductions et en partie par le ralentissement des affaires, le revenu net n'a plus été que de 1,922,000 francs. Je prends le chiffre le plus élevé, et j'espère tranquilliser par là ceux qui ont surtout souci de l'intérêt de nos finances. »

Tel était le langage que tenait M. le Ministre des Travaux publics dans la séance du Sénat, le 28 mars 1849 (1), en proposant un article de loi qui aurait été ainsi conçu : « La taxe de 10 centimes par lettre simple *sera rendue applicable* aux lettres transportées à une distance excédant 30 kilomètres, dès que le produit net de la poste aura atteint la somme de 2,000,000 de francs par an. »

Dans la séance du 2 avril suivant, M. le Ministre s'exprima en ces termes (2) : « Votre commission a dit : « *Le premier mérite* « *d'une loi, c'est d'être claire, précise, de ne laisser aucun doute,* « *aucune porte ouverte à l'arbitraire, dans son application.* — « *Or, quelle sera la règle à adopter pour établir les* PRODUITS « NETS *de la poste?* »

« La réponse est facile; la règle sera la même qu'aujourd'hui; elle sera celle que j'ai indiquée dans le discours que j'ai prononcé en dernier lieu devant le Sénat. Vous vous rappelez que j'ai dit qu'en 1847, le revenu avait été de 2,215,766 fr. 35 c., et qu'en 1848, par suite des réductions opérées par la loi du 24 décembre 1847 et par suite des événements, il ne s'est élevé qu'à 1,922,252 francs. »

Ce sont ces chiffres qui ont provoqué tant et de si ardentes controverses, et nous ne sachons pas que jamais l'on ait indiqué leur origine ou leur décomposition; nous croyons donc bien faire en disant d'où ils proviennent :

A. — *Revenu net de 1847.*

1° *Recettes :*

	fr. c.
Taxe des lettres	3,387,443 25
Journaux affranchis	112,622 43
Émoluments	51,063 43
Droits sur les articles d'argent	23,177 01
Remboursements des offices étrangers.	153,517 14
Imprimés affranchis.	36,448 09
Total. . .	3,764,271 35

2° *A défalquer :*

	fr. c.	
Payements aux offices étrangers. . . .	58,505 00	
Personnel des postes	985,000 00	
Matériel des postes	480,000 00	
Frais de placement de nouvelles boîtes aux lettres dans les communes rurales.	5,000 00	
Frais de construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer.	20,000 00	1,548,505 00
Reste . .		2,215,766 35

Le montant des recettes est puisé dans le compte définitif de l'exercice 1847 (*Documents parlementaires*, session de 1851-1852, n° 4, p. 101); le chiffre des payements faits aux offices étrangers est copié dans le même document à la page 199, sauf que M. le Ministre a négligé les centimes, le chiffre réel étant de 58,505 fr. 71 c. au lieu de 58,505 francs. — Les quatre derniers postes (985,000 fr., — 480,000 fr., — 5,000 fr. et 20,000 francs) forment les allocations portées au budget du Département des Travaux publics pour 1847, au chapitre III, articles 14 à 17. (Loi du 9 mai 1847.)

B. — *Revenu net de 1848.*

La recette brute de 1848 s'est élevée à 3,465,484 fr. 79 c., et il a été payé aux offices étrangers, pour la même année, une somme de 20,607 fr. 20 c. (Voy. *Documents parlementaires* de 1852-1853, n° 17, pages 97 et 215.) Mais, au moment où se discutait la loi sur la réforme postale, les opérations de comptabilité de 1848 n'étaient pas encore closes, et c'est ainsi que le

(1) *Annales parlementaires.* — Sénat. — Session de 1848-1849, pp. 230 et 231.

(2) *Documents parlementaires.* — Sénat. — Session de 1848-1849, p. 274.

rapport présenté au Sénat le 20 mars 1849 (1), après avoir renseigné la recette brute de 1847 à 3,764,271 fr. 35 c., renseigne celle de 1848 à. . . . . fr. 3,462,252

Ce même rapport ajoute :

« Le produit des offices étrangers n'étant pas encore connu pour l'exercice 1848, on n'a pu l'évaluer qu'approximativement ; » et l'évaluation a fixé ce produit à. . . . . » 20,000

Reste. . . fr. 3,442,252

De leur côté, voici comment l'on a compté les dépenses (budget du Département des Travaux publics pour 1848, chap. IV, art. 1er, 2 et 3, — loi du 4 mars 1848) :

Personnel.	fr.	1,000,000	
Matériel.	»	500,000	
Frais de construction et d'entretien de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer.	»	20,000	
		fr.	1,520,000

Chiffre annoncé par M. le Ministre. fr. 1,922,252

Maintenant entrait-il dans la pensée de M. le Ministre des Travaux publics de ne vouloir amener la taxe au taux uniforme de 10 centimes que quand le produit net de la poste serait remonté au chiffre de 2,000,000 de francs par le seul effet de l'accroissement du nombre des lettres, abstraction faite de l'influence des autres branches du revenu de la poste ? C'est là une question que nous n'aborderons point ; nous n'avons voulu qu'une chose : mettre fin au vague dont les chiffres de M. le Ministre des Travaux publics étaient entourés et asseoir enfin une base d'investigations bien déterminée dans l'un des éléments qui la constituent.

Au surplus, quel que soit le sens que l'on attribue à l'article 10 de la loi du 22 avril 1849 dans ses rapports avec la manière de calculer le produit net de la poste, il est essentiel de ne point perdre de vue que cette disposition a un caractère purement facultatif; c'est en vain que l'on y chercherait les traces d'une obligation précise : il est évident, pour celui qui a lu attentivement la discussion à laquelle le Sénat s'est livré avant d'adopter ledit article, que l'on a voulu laisser au Gouvernement la liberté qu'il doit avoir chaque fois qu'il s'agit de réformes et de mesures financières.

Pendant les dix années qui s'étendent du 1er janvier 1851 au 31 décembre 1860, le régime applicable à la taxe des lettres pour les correspondances échangées à l'intérieur du pays, n'a été modifié qu'en un point, et le changement n'est, en réalité, pas important : la loi contenant le budget des voies et moyens pour l'exercice 1859 a stipulé que les lettres simples adressées à des sous-officiers et à des soldats ne seraient passibles que d'une taxe de 10 centimes, lors même qu'elles sortiraient du rayon de 30 kilomètres.

Ainsi, les bases du tarif de la poste, à cette exception près, sont restées telles qu'elles ont été fixées, pour le service intérieur, par les lois du 24 décembre 1847 et du 22 avril 1849. On perçoit :

10 centimes par lettre simple jusqu'à 30 kilomètres.
20 — — au delà de 30 kilomètres.

La progression du poids des lettres est calculée comme suit :

Jusqu'à	10 grammes,	taxe simple.	
De 10 à	20	—	2 fois la taxe simple.
— 20 à	60	—	4 —
— 60 à	100	—	6 —

et ainsi de suite, en ajoutant deux fois la taxe simple, de 40 en 40 grammes.

Les journaux, prix-courants, prospectus, circulaires, avis, livres et brochures payent 1 centime par feuille, quelle que soit la dimension de la feuille, pour toute l'étendue du pays.

Les *lettres chargées* payent, indépendamment du prix ordinaire de l'affranchissement, une taxe fixe de 20 centimes.

Les *articles d'argent* sont taxés à 10 centimes par somme de 10 francs.

Pour l'enregistrement des *lettres recommandées*, il est perçu, en sus du port, une taxe fixe de 20 centimes.

Les *lettres non affranchies* au moyen de timbres-poste, subissent une taxe supplémentaire de 10 centimes.

Il en est de même des *lettres insuffisamment affranchies*.

Les *échantillons* de marchandises sont soumis à la taxe des lettres ordinaires.

Les *lettres* sont, à la demande de l'expéditeur, remises à domicile, *par exprès*, dès l'arrivée du convoi ; le prix de transport, remise à domicile comprise, est fixé à 1 franc.

De nombreuses améliorations ont été introduites dans le service de la poste aux lettres, de 1851 à 1860 ; nous en citerons quelques-unes.

A dater du 1er juin 1852, un débit de timbres-poste a été ouvert dans toutes les stations du chemin de fer de l'État. Le 12 du même mois, il a été décidé que des boites aux lettres seraient successivement établies dans tous les bureaux ambulants, pour la réception des lettres au départ des convois et pendant les stationnements.

Un arrêté royal du 18 août 1852 a étendu les attributions des *bureaux de distribution* des postes à toutes les parties du service, sauf seulement en ce qui concerne la comptabilité; les relations entre les bureaux de perception, d'une part, et ceux de distribution, d'autre part, ont été placées, par ledit arrêté, sur le même pied que les relations des bureaux de perception entre eux; des relations directes ont également été établies entre les bureaux de distribution, pour la transmission des lettres taxées, affranchies et chargées, ainsi que pour l'échange des imprimés et journaux destinés aux cantons que comprennent respectivement ces bureaux.

Par arrêté royal du 30 octobre 1852, le Ministre des Travaux publics a été autorisé à ériger en bureaux de perception des postes, les distributions dont l'importance justifiait cette transformation ; le Ministre peut aussi, en vertu du même arrêté, convertir les perceptions en distributions, lorsque l'intérêt du service n'exige point le maintien de la perception.

Au mois d'octobre 1853, des mesures spéciales ont été prises pour l'organisation d'un service régulier destiné à assurer le transport des dépêches postales dans le Luxembourg.

(1) *Documents du Sénat*. — Session de 1848-1849, no 72.

A partir du 1er janvier 1860, la retenue de 10 p. % effectuée au profit du Trésor sur les abonnements aux journaux belges, a été réduite à 5 p. %, sans toutefois pouvoir être inférieure à 25 centimes par trimestre. — Afin de faciliter l'admission dans les bureaux de poste et aux stations du chemin de fer de l'État des journaux jusqu'aux dernières limites possibles de temps, pour en assurer l'expédition, le Ministre a décidé :

1° Que les journaux pris en abonnement dans un bureau de poste, ficelés et placés sous bande *par destination d'un autre bureau*, sont admis jusque 10 minutes avant la clôture des dépêches, et qu'ils sont, en outre, reçus directement aux stations jusque 10 minutes avant le départ de tout convoi transportant des dépêches postales;

2° Que les journaux dont l'abonnement est pris sans l'intervention du service des postes sont divisés en deux catégories : *A*. les journaux placés sous bande *avec adresse par destinataire* et présentés à l'affranchissement groupés par destination, sont admis dans les bureaux de poste jusque 30 minutes avant la clôture des dépêches; *B*. les journaux placés sous bande *avec adresse par destinataire*, mais non groupés par destination, sont admis dans les bureaux de poste jusque 60 minutes avant la clôture des dépêches.

Les journaux des catégories *A* et *B* ne sont pas reçus directement dans les stations du chemin de fer.

Enfin, un arrêté royal du 23 mars 1861, mis à exécution à partir du 1er juin suivant, a prescrit la création de timbres à un centime, pour l'affranchissement des journaux et des imprimés.

Voici maintenant quelles sont les bases générales des conventions postales actuellement en vigueur et réglant les relations de l'office belge avec les offices étrangers.

1° *Grand-Duché de Luxembourg*. (Conventions du 24 avril 1842 et du 22 janvier 1850). — L'affranchissement *jusqu'à destination* est facultatif ou obligatoire.

Le poids de la lettre simple est de 10 grammes; on ajoute un port simple pour chaque dizaine de grammes en sus.

La taxe uniforme est de 30 centimes par lettre simple : 20 centimes pour l'office belge, 10 centimes pour l'office grand-ducal. Les lettres originaires ou à destination de la province belge du Luxembourg ne payent que 20 centimes, lesquels sont partagés par moitié entre les deux administrations.

Les lettres de transit payent 30 centimes pour les ports cumulés du Grand-Duché et de la Belgique. — Les lettres échangées entre le Grand-Duché et les pays d'outre-mer par bâtiments de commerce venant en Belgique ou partant de la Belgique, payent 50 centimes, dont 40 pour l'office belge et 10 pour l'office grand-ducal.

Les journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés, etc., échangés entre les deux pays doivent être affranchis jusqu'à destination; le port en est fixé à 4 centimes par journal ou par feuille d'impression, et ce port se partage par moitié entre les deux offices.

2° *Angleterre*. (Convention du 14-28 août 1857.) — Le poids de la lettre simple est de 15 grammes; — de 15 à 30 grammes, on compte deux ports; — de 30 à 60 grammes, on compte quatre ports, et ainsi de suite, en ajoutant deux ports par 30 grammes ou fraction de 30 grammes. — La taxe est fixée à 40 centimes pour les lettres affranchies et à 80 centimes pour les lettres non affranchies.

Les lettres faisant partie d'une même dépêche et appartenant à la même catégorie sont pesées en masse et livrées aux prix fixés ci-après : l'office belge paye à l'office britannique 4 pences par once pour les lettres affranchies ou insuffisamment affranchies au moyen de timbres-poste en Belgique, à destination du Royaume-Uni, et 8 pences par once pour les lettres non affranchies originaires du Royaume-Uni et destinées pour la Belgique; — de son côté, l'office britannique paye à l'office belge, pour les correspondances transmises en sens inverse, respectivement 40 et 80 centimes par 30 grammes, poids net; cependant, la bonification n'est que de 40 centimes par 30 grammes pour les lettres non affranchies originaires de la Belgique et destinées aux colonies et possessions anglaises, où l'office britannique entretient des bureaux de poste.

En d'autres termes, l'office qui perçoit bonifie à l'office correspondant la moitié des ports qu'il a touchés, soit 20 centimes par 15 grammes pour les lettres affranchies et 40 centimes par 15 grammes pour les lettres non affranchies. Les livraisons se font par pesées de 30 grammes.

Quant aux journaux et imprimés, ils ne donnent lieu à aucun décompte, chaque office bénéficiant des ports qu'il perçoit. Le prix d'affranchissement est, en Belgique, de 10 centimes par 50 grammes ou fraction de 50 grammes.

3° *Espagne*. (Convention du 20 février 1861.) — Il est perçu : pour chaque lettre affranchie, 60 centimes par 7.50 grammes ou fraction de 7.50 grammes; pour chaque lettre non affranchie, 90 centimes par 7.50 grammes ou fraction de 7.50 grammes. — Les lettres chargées payent le double des lettres ordinaires affranchies. — Les journaux, les gazettes, les brochures, les catalogues, etc., payent 12 centimes par 40 grammes ou fraction de 40 grammes. Chaque administration conserve les taxes qu'elle a perçues.

4° *Suisse*. (Convention du 12 novembre 1849.) — Le port simple est de 40 centimes par 7.50 grammes ou fraction de ce poids : 25 centimes sont attribués à l'office belge et 15 centimes à l'office de la confédération. Les lettres chargées payent une taxe double du port des lettres ordinaires.

La Suisse reçoit 15 centimes par lettre simple pour droit de transit des correspondances échangées entre la Belgique, d'une part, et l'Autriche ou la Sardaigne, d'autre part, sauf que ce droit est réduit à 5 centimes pour les correspondances transitant par Genève et passant par Ferney et Saint-Julien.

Le transit à travers la Belgique et la France des lettres échangées entre la Suisse et les Pays-Bas ou entre la Suisse et la Prusse, se paye sur le pied de 20 centimes.

La taxe d'affranchissement des journaux et autres imprimés est fixée à 5 centimes, par journal, par feuille ou par fraction de feuille d'impression; cette taxe se répartit ainsi : fr. 0.035 pour la Belgique et fr. 0.015 pour la Suisse.

5° *Italie*. (Convention du 26 juillet 1850.) — Le poids de la lettre simple est de 7.50 grammes, payant 60 centimes, dont 40 centimes pour la Belgique, celle-ci étant tenue de solder le droit de transit par la France. — Les lettres chargées payent le double du port des lettres ordinaires.

La taxe des journaux et imprimés est de 10 centimes par feuille ou fraction de feuille : 7 centimes reviennent à la Belgique pour sa propre part et pour celle de la France.

Les lettres destinées aux États pontificaux suivent la voie de la France.

6° *Pays-Bas.* (Convention du 17 décembre 1851.) — Les lettres simples sont celles dont le poids n'excède pas 15 grammes ; la progression du poids se calcule également de 15 en 15 grammes. La taxe est de 40 centimes par lettre simple, et cette taxe se partage par moitié entre les deux offices. Le port des lettres chargées est égal à celui des lettres ordinaires, avec augmentation de 20 centimes (10 cents) au profit de l'office envoyeur.

La Belgique accorde le transit gratuit pour les correspondances échangées entre Luxembourg, d'une part, et Bréda ou Maestricht, d'autre part. Par contre, les Pays-Bas laissent transiter gratuitement les correspondances échangées entre Arlon et Trèves.

Les journaux, gazettes et imprimés payent 4 centimes par journal ou par feuille d'impression, quelle que soit la dimension. Cette taxe se partage par moitié entre les deux offices.

Il est payé à la Belgique, pour transit par dépêches closes : 1° 20 centimes par 30 grammes pour les lettres et 1 centime par journal ou feuille d'impression, sur les correspondances échangées entre Bréda et Maestricht par le chemin de fer ; 2° 40 centimes par 30 grammes pour les lettres et 2 centimes par journal ou par feuille d'impression, sur les correspondances échangées entre les Pays-Bas et l'Angleterre ; 3° 40 centimes par 30 grammes pour les lettres et 1 centime par journal ou par feuille d'impression, sur les correspondances échangées entre les Pays-Bas et les Indes néerlandaises, par Anvers, Paris, Marseille et Alexandrie, ou *vice-versâ.*

7° *Prusse.* (Convention du 17 janvier 1852.) — Sont considérées comme lettres simples celles dont le poids n'excède pas 15 grammes ; la progression de poids se calcule sur le pied d'un port simple par 15 grammes au-dessus des 15 premiers.

La taxe est établie comme suit :

Pour la *province du Rhin* .	30 cent.	dont 20 cent. au profit de la Belgique.
— la Westphalie . . .	50 —	— —
— le reste de la Prusse.	60 —	— —

Ce port est diminué de 10 centimes (à prendre sur la part belge), lorsque les lettres sont originaires ou en destination des provinces de Liége, de Limbourg et de Luxembourg.

Les journaux, gazettes, imprimés, etc., payent 6 centimes par feuille, dont 2 centimes pour l'office belge.

8° *Tour et Taxis.* (Convention du 28 février 1852.) — Les dépêches, journaux et imprimés échangés entre l'office des postes de Belgique et les bureaux de Lubeck, Brême et Hambourg, sont traités comme les dépêches, journaux et imprimés que cet office échange avec l'office des postes de Prusse, dans les relations autres que celles concernant la province du Rhin et la Westphalie. (*Voir* ci-dessus.)

9° *Portugal.* (Convention du 2 juin 1861.) — Le port des lettres ordinaires expédiées de Belgique en Portugal est fixé, savoir : 1° à 1 franc par chaque poids de 7.50 grammes ou fraction de 7.50 grammes, pour les lettres expédiées par la voie de terre ; 2° à 50 centimes par chaque poids de 15 grammes ou fraction de 15 grammes, pour les lettres expédiées par la voie de bateaux à vapeur du commerce.

La taxe d'affranchissement des journaux et imprimés est perçue d'après le poids brut de chaque paquet portant une adresse particulière, eu égard au nombre et à la dimension des objets ; elle est fixée : 1° à 10 centimes par chaque poids de 45 grammes ou fraction de 45 grammes pour les journaux ; 2° à 20 centimes par chaque poids de 30 grammes ou fraction de 30 grammes, pour les imprimés de toute nature autres que les journaux.

Le produit des taxes est partagé par moitié entre les deux offices, déduction faite des sommes à payer aux gouvernements de France et d'Espagne, pour droits de transit.

10° *France.* (Conventions du 3 décembre 1857 et du 1er mai 1861.) — Voici quelles sont les bases des arrangements postaux convenus, en dernier lieu, entre la France et la Belgique :

DÉSIGNATION.		PERCEPTION.		PARTAGE AU PROFIT de la	
		BASE	TAUX.	BELGIQUE.	FRANCE.
		gramm	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Lettres affranchies	échangées à la distance de 30 kilomèt.	40	» 20	» 06 $^{2}/_{3}$	» 13 $^{1}/_{3}$
Lettres non affranchies		40	» 30	» 10	» 20
Lettres affranchies	échangées à toutes autres distances.	40	» 40	» 13 $^{1}/_{3}$	» 26 $^{2}/_{3}$
Lettres non affranchies		40	» 60	» 20	» 40
Journaux et ouvrages périodiques . . .		40	» 10	» 03 $^{1}/_{3}$	» 06 $^{2}/_{3}$
Imprimés non périodiques		20	» 05	» 01 $^{2}/_{3}$	» 03 $^{1}/_{3}$

Une convention additionnelle, en date du 1er mai 1861, règle ce qui concerne les envois d'échantillons de marchandises et d'épreuves d'impression.

11° *États-Unis.* (Convention du 21 décembre 1859.) — Les lettres affranchies et non affranchies sont frappées, dans les deux pays, d'un port uniforme de 1 fr. 40 c. ou de 27 cents par lettre simple, soit :

Port américain	5 cents.
Taxe de mer	15 —
Transit britannique	4 —
Port belge	3 —
TOTAL . .	27 cents.

La lettre simple est celle dont le poids n'excède pas 15 grammes ; de 15 à 30 grammes, la lettre paye deux fois le port ; de 30 à 60 grammes, elle paye quatre fois le port, et ainsi de suite en ajoutant deux ports pour chaque poids de 30 grammes.

La taxe d'affranchissement des journaux, gazettes et ouvrages périodiques est perçue à raison de 25 centimes pour tout paquet dont le poids n'excède pas 90 grammes. Au delà de ce poids, il est payé un port en plus par 90 grammes ou fraction de 90 grammes.

Les dates indiquées pour chacune des conventions dont une courte analyse précède, suffiront à faire reconnaître que la période de 1851 à 1860 a été fructueusement employée par l'administration pour étendre et améliorer les relations postales de la Belgique avec l'étranger. — Nous verrons plus loin dans quelles proportions ces relations se sont progressivement développées pendant la même période. Mais avant de descendre aux détails, nous rappellerons que la loi du 18 juillet 1860, portant abolition des octrois communaux, contient, entre autres, deux dispositions ainsi conçues :

« Art. 2. Il est attribué aux communes une part de 40 p. %

dans le produit brut des recettes de toute nature du service des postes...

« Art. 13. La part de 40 p. % allouée aux communes par l'article 2, dans le produit brut du service des postes, est portée à 42 p. % pour les trois premières années de la mise en vigueur de la présente loi. »

Si nous recherchons maintenant quel a été le mouvement des correspondances et des expéditions de toute nature confiées à l'administration des postes de la Belgique, de 1851 à 1860, nous arrivons à constater les résultats que nous allons rapidement exposer.

Les lettres sont divisées en trois grandes catégories, non compris celles qui sont transportées gratuitement à la faveur des dispositions concernant les franchises et les contre-seings; ces trois catégories sont : les lettres circulant dans un rayon de 30 kilomètres, les lettres sortant de ce rayon, les lettres de et pour l'étranger.

Les premières de ces lettres étaient, en 1851, au nombre de 4,077,829; le chiffre de 1860 a atteint 8,525,634, ce qui donne une augmentation de 4,447,805 lettres et répond à un accroissement proportionnel de 109.07 p. % du mouvement de 1851.

Pour les lettres qui ont franchi le rayon de 30 kilomètres, on en a compté 4,909,798 en 1851 et 9,006,868 en 1860 : différence, 4,097,070 ou 83.44 p. %, en plus.

Les calculs faits sur l'ensemble de ces deux catégories se traduisent par une augmentation de 8,544,875 sur 8,987,627 lettres, ou 95.07 p. %.

En 1851, il a été transporté 3,491,436 lettres venant de l'étranger en Belgique ou allant de la Belgique vers le dehors; le nombre obtenu en 1860 atteint 6,428,344 lettres, soit 2,936,908 lettres ou 84.12 p. % d'accroissement.

Pour les trois espèces de lettres réunies, on trouve les chiffres suivants : mouvement de 1851, 12,479,063 lettres; mouvement de 1860, 23,960,846 lettres; en plus pour 1860 comparé à 1851, 11,481,783 lettres ou 92 p. % des correspondances de 1851.

L'augmentation s'est répartie d'une manière fort inégale entre les neuf années que comprend la période de 1852 à 1861 : ainsi, l'accroissement a été, en 1852, de 11.61 p. % du mouvement de 1851; en 1853, de 12.53 p. % du mouvement de 1852; en 1854, de 10.60 p. % du mouvement de 1853. Mais, pour les trois années suivantes (1855, 1856 et 1857), la proportion descend à 3.35, 4.58 et 5.72 p. %; elle tombe même à 1.88 p. % en 1858; elle s'est relevée à 5.76 et à 9.93 p. % en 1859 et en 1860.

Dans le mouvement ascensionnel de la correspondance échangée à la taxe de 10 centimes, il s'est produit un accroissement constant, sauf que l'année 1858 a donné une légère diminution (2.13 p. %) par rapport à 1857; semblable recul s'est produit en 1859 (0.80 p. %), pour ce qui concerne les lettres dont le parcours dépassait 30 kilomètres.

Dans les trois espèces de lettres dont il vient d'être parlé, sont comprises les lettres chargées, qui, en 1851, étaient au nombre de 93,307 et, en 1860, au nombre de 256,932. La différence entre ces deux chiffres ressort à 163,625 ou 175.36 p. % du premier. D'après ces indications, les lettres chargées représentaient, en 1851, 0.74 p. % et, en 1860, 1.07 % du nombre total des lettres transmises. — La progression constatée dans le mouvement des chargements est vraiment remarquable, et cependant il y a eu, en 1860, 10,400 lettres chargées de moins qu'en 1859 : il est vrai que 1859 avait surpassé 1858 de 52,332 chargements; de même, 1858 en avait donné 34,690 de plus que 1857; la diminution de 1860 n'a donc rien que de très-naturel.

Nous nous bornerons à citer quatre nombres, pour ce qui touche aux *lettres de service* : il y en a eu 2,378,461, dont 33,461 chargées d'office, en 1851; en 1860, on en a compté 3,995,056, dont 30,004 chargées.

Il résulte de ceci que le *mouvement général* comportait 27,955,902 lettres en 1860; et dans ce mouvement, il figure 286,936 chargements.

Le nombre des journaux confiés à la poste a été calculé à 11,410,400 pour l'année 1851 et à 26,358,020 pour 1860 : la différence équivaut à 14,946,620 ou 131 p. %.

Trois fois pendant la période décennale, l'accroissement du mouvement d'une année sur l'année immédiatement précédente a été de plus de 22 p. %. Cependant, en 1860, il s'est produit une diminution de 7.33 p. % par rapport à 1859.

En 1851, l'administration des postes a servi d'intermédiaire entre le public et les éditeurs de journaux, pour 22,950 abonnements; ce chiffre s'est élevé graduellement jusqu'à 33,711 en 1855; il était encore à 33,532 en 1856; mais il a fléchi en 1857, 1858 et 1859; pour cette dernière année, on le trouve à 27,206. — Les mesures prises en 1859 pour favoriser la distribution des journaux, mesures qui sont indiquées ci-dessus, ont exercé une influence immédiate et très-sensible sur le nombre des abonnements pris à la poste : le chiffre de 1860 (57,441) représente 211 p. % du chiffre de 1859.

Ces observations s'appliquent exclusivement aux abonnements pris pour des journaux du pays; les abonnements demandés à la poste pour les journaux étrangers n'ont pas été au delà de 2,032 en 1860 et de 3,350 en 1851.

L'accroissement constaté dans le nombre des *imprimés* belges expédiés à l'intérieur et vers l'étranger a été d'environ 76 p. % en 1860 par rapport à 1851. — Le mouvement de ces imprimés est assez variable : l'augmentation a été seulement de 3.73 et de 3.37 p. % en 1852 et en 1853; en 1854, il s'est produit une diminution de 23.38 p. % par rapport à 1853; 1855 a donné une augmentation de 19.47 p. % sur 1854, et 1856 une augmentation de 30.69 p. % sur 1855; en 1857, survient une nouvelle diminution (4.30 p. %) à laquelle succèdent trois augmentations (4.08 p. % en 1858, 14.23 p. % en 1859 et 15.80 p. % en 1860).

L'administration a créé, en 1851, 103,312 articles d'argent; elle en a créé 284,440 en 1860; la différence est de 181,128 ou 175.33 p. %. Enfin, l'on a renseigné, en 1851, 38,281 quittances déposées à l'encaissement; et, en 1860, on en a compté 59,732, soit 21,451 ou 56 p. % en plus.

Dans les bureaux de poste, il est établi des boîtes séparées où tout particulier a le droit de faire déposer la correspondance qui lui est adressée; l'abonné (ou le *boîtier*, comme l'appelle le langage administratif) fait enlever sa correspondance quand il le juge convenable et peut ainsi la recevoir avant que la distribution ordinaire n'ait lieu dans le quartier où il demeure. — Le droit de boîte se paye à raison de 2 francs par mois. — La statistique publiée pour les années 1851 à 1857 accuse l'existence de plus de 5,000 boîtiers; cette indication doit être le résultat d'une erreur, car on n'en renseigne plus que 533 pour 1858, 562 pour 1859 et 590 pour 1860, ce qui répond encore à une recette de 14,000 à 15,000 francs, tandis que 5,000 boîtiers payeraient 120,000 francs par année.

Les divers renseignements qui précèdent sont groupés, par exercice, dans le tableau suivant :

Années.	Nombre de lettres transportées à l'intérieur — Dans le rayon de 30 kilomèt.	Au delà du rayon de 30 kilomèt.	Totaux.	Lettres de et pour l'étranger	Lettres chargées — Particulières. (1)	D'office. (1)	Lettres contre-signées ou de service.	Journaux belges expédiés à l'intérieur et à l'étranger	Imprimés belges expédiés à l'intérieur et vers l'étranger.	Articles d'argent expédiés à l'intérieur.	Abonnements demandés à la poste — Aux journaux belges.	Aux journaux étrangers.	Particuliers qui font retirer leurs lettres à la poste contre payement d'un droit de boîte.	Quittances déposées à l'encaissement.
1851.	4,077,829	4,909,798	8,987,627	3,491,436	93,307	53,461	2,378,461	11,110,100	3,789,000	103,312	22,930	3 350	?	38,281
1852.	4,519,101	5,728,966	10,248,067	3,680,000	106,543	55,280	2,517,280	14,000,000	4,000,000	153,848	24,170	3,070	?	42,197
1853.	5,340,096	6,316,982	11,657,078	4,046,570	135,123	56,283	2,706,283	44,150,000	4,230,000	169,769	26,628	2,764	?	46,226
1854.	5,849,563	7,080,343	12,929,906	4,306,184	142,496	56,300	2,756,300	46,055,000	3,244,000	194,051	30,790	2,654	?	58,977
1855.	6,193,834	7,404,390	13,598 224	4,700,000	155,563	58,765	2,998,765	49,669,000	3,872,000	206,103	33,741	2,706	?	63,330
1856.	6,316,325	7,869,296	14,185,621	4,950,000	170,142	47,241	3,521,241	21,510,327	5,060,407	210,933	33,532	2,480	?	60,876
1857.	6,958,203	8,146,330	15,104,533	5,125,000	180,310	41,610	3,854,765	23,820,634	4,842,874	223 417	27,878	2,256	?	64,670
1858	6 810,000	8,375,000	15,185,000	5,425,000	215,000	56,500	3,933,500	23,302,742	5,040,621	236,784	26,393	2,270	533	63,556
1859.	7,916,740	8,307,208	16,223,948	5,573,204	257,332	74,776	4,321,824	28,444,348	5,718,792	267,844	27,2[illegible]6	2,215	562	62,214
1860.	8,525,634	9,006,868	17,532,502	6,428,314	256,932	30,004	3,995,056	26,338,020	6,668,452	284,440	57,444	2,032	599	59,732

Au 31 décembre 1850, il existait en Belgique 234 bureaux de poste, dont 171 perceptions et 63 distributions. Dix ans plus tard, nous possédions 308 bureaux : 198 perceptions et 110 distributions. Il avait donc été créé, dans l'intervalle compris entre le 1er janvier 1851 et le 1er janvier 1861, 74 bureaux nouveaux. L'accroissement est de 27 perceptions et 47 distributions. A la fin de 1856, on comptait encore 2,290 communes (sur 2,531) dépourvues d'établissement postal; il n'y en avait plus que 2,230 à la fin de 1860; à cette dernière date, les 2,539 communes du royaume se répartissaient donc ainsi :

Communes ayant une perception de poste.	198
— — distribution —	110
— privées d'un bureau —	2 230
Total. . .	2,538

Les 2,230 communes qui ne renfermaient pas encore de bureau, étaient desservies par 1,132 tournées de facteurs ruraux ou de facteurs relayeurs (2). En 1856, ces tournées rurales ou de relais n'étaient qu'au nombre de 913; nous en avions 219 en plus, à la fin de 1860; cela donne une augmentation moyenne de 55 tournées par année.

L'amélioration comporte 61 tournées nouvelles pour le Hainaut, 32 pour le Luxembourg, 29 pour la province de Liége, 24 pour le Brabant, 19 pour la province de Namur, 17 pour la Flandre occidentale, 14 pour la Flandre orientale, 13 pour le Limbourg et 10 pour la province d'Anvers.

A un autre point de vue, on constate que la différence signalée, de 219 tournées rurales ajoutées à celles qui existaient à la fin de 1856, provient de ce qu'il y a 233 tournées ordinaires en plus et 14 tournées de relais en moins. Voici, d'ailleurs, un relevé comparatif, pour les années 1856 et 1860, du nombre des communes privées de bureau de poste, du nombre des perceptions et des distributions, et enfin du nombre des tournées rurales, pour chacune des neuf provinces du royaume :

PROVINCES.	Nombre de communes privées de bureau de poste. 1856.	1860.	Nombre de bureaux de poste. Perceptions 1856.	1860.	Distributions. 1856.	1860.	Total. 1856.	1860.	Nombre de tournées rurales. Ordinaires. 1856.	1860.	De relais. 1856.	1860.	Total. 1856.	1860.
Anvers	125	118	10	12	11	17	21	29	65	74	»	1	65	75
Brabant	310	301	15	21	13	16	28	37	109	133	»	»	109	133
Flandre occidentale	224	217	20	22	5	10	25	32	107	127	3	»	110	127
Flandre orientale	265	258	19	25	9	10	28	35	118	130	»	2	118	132
Hainaut	383	368	36	44	9	16	45	60	139	204	7	3	146	207
Liége	300	291	21	26	11	15	32	41	103	138	7	1	110	139
Limbourg	188	188	7	10	8	5	15	15	54	66	4	5	58	71
Luxembourg	175	175	13	17	8	9	21	26	83	116	5	4	88	120
Namur	320	314	18	21	8	12	26	33	105	128	4	»	109	128
Totaux. . .	2,290	2,230	159	198	82	110	241	308	883	1,116	30	16	913	1,132

(1) Les lettres renseignées dans cette colonne figurent déjà parmi celles que comprennent les 3e, 4e et 8e colonnes.
(2) Le facteur relayeur est celui qui ne vient pas prendre la correspondance au bureau même, et qui la reçoit des mains des facteurs ruraux.

Pendant les années 1856 à 1860, il a été réclamé 6,679 lettres qui n'étaient point parvenues à leur adresse, savoir : 3,991 nées dans l'intérieur et destinées à une localité de l'intérieur, et 2,688 originaires ou à destination de l'étranger. Sur ces 6,679 lettres (qui représentent une moyenne de 1,336 par année), on en a retrouvé 2,191 ou 32.80 p. °/ₒ; le surplus est resté perdu ou, du moins, n'a pas été découvert par l'administration (1). — C'est en 1858 que les lettres non retrouvées ont été comparativement les plus nombreuses (1,186) pour toute la période de 1856 à 1860; or, en 1858, il a été transporté 20,610,000 lettres, non compris les lettres de service : la proportion ressort donc à environ 1 lettre égarée sur 5,000 lettres expédiées pour le public.

On verra dans le tableau suivant quel a été, chaque année, de 1856 à 1860, le nombre des lettres réclamées, celui des lettres retrouvées et celui des lettres non retrouvées :

ANNÉES.	NOMBRE DE LETTRES					
	RÉCLAMÉES.		RETROUVÉES.		NON RETROUVÉES.	
	Originaires et à destination de l'intérieur.	Originaires ou à destination de l'étranger.	Originaires et à destination de l'intérieur.	Originaires ou à destination de l'étranger.	Originaires et à destination de l'intérieur.	Originaires ou à destination de l'étranger.
1856	733	532	252	265	481	267
1857	647	542	243	206	404	337
1858	963	594	220	451	743	443
1859	833	531	215	418	618	413
1860	815	489	370	452	445	337
TOTAUX.	3,991	2,688	1,300	891	2,691	1,797

Les *lettres mises au rebut* se rangent sous six rubriques principales : 1° celles qui sont refusées par le destinataire; — 2° les lettres poste-restante, non réclamées; — 3° celles qui sont adressées à des personnes inconnues; — 4° celles qui portent des adresses vicieuses ou incomplètes; — 5° celles qui renferment des espèces ou valeurs métalliques; — 6° celles qui sont saisies en fraude.

La plus grande partie des lettres restant *définitivement* en rebut appartiennent aux deux premières de ces catégories; en voici la preuve; il est resté en rebut :

En 1856. . . 131,190 lettres dont 102,367 des deux catégories susdites.
— 1857. . . 120,608 — 93,114 — —
— 1858. . . 111,134 — 74,041 — —
— 1859. . . 108,388 — 70,406 — —
— 1860. . . 105,486 — 66,427 — —

Or, l'administration est très-innocente de ce qu'un individu refuse les lettres qui lui sont destinées ou de ce qu'il s'abstient de réclamer les correspondances qui lui sont adressées *poste-restante*. Celles-ci ne pourraient même, fort fréquemment, être remises au destinataire, parce qu'elles portent souvent, soit une suscription pseudonyme, soit de simples lettres initiales pour adresse.

Mais les chiffres qui viennent d'être donnés ont encore une autre signification sur laquelle il paraît convenable de fixer l'attention : ils prouvent que le nombre des lettres condamnées au rebut diminue chaque année, tandis que le nombre des lettres expédiées augmente, ainsi que nous l'avons vu plus haut.

Pendant les années 1856 à 1860, 705,339 lettres (141,072 par année, en moyenne) sont tombées en rebut; les investigations de l'administration ont eu pour résultat de découvrir les auteurs ou les destinataires de 129,533 de ces lettres; il en est resté 575,806 (115,161 par année) qui ont été en partie détruites et en partie renvoyées aux offices étrangers, savoir : 468,459 lettres (93,692 en moyenne par année) ont été brûlées, et 107,347 lettres (21,469 par année) ont été renvoyées aux offices qui les avaient livrées à la Belgique.

La statistique des rebuts de la poste fournirait à un observateur humoriste une belle occasion d'exercer sa verve : les distractions, les préoccupations que révèle un simple coup d'œil jeté sur l'adresse des lettres et sur leurs signes extérieurs prêteraient à philosopher sur les mœurs et les habitudes de ceux qui ont écrit ces lettres! Il y a déjà matière à réflexions dans le seul fait de l'invariabilité constatée dans le nombre (et il est considérable) des lettres dont les adresses sont inexactes ou incomplètes; mais nous n'avons pas à faire ici une étude sur les relations épistolaires dans leurs rapports avec le caractère ou

(1) La distinction ne doit pas être soupçonnée de subtilité : on a eu la preuve que parfois le public réclame, comme perdues, des lettres qui n'ont jamais été mises à la boîte.

les sentiments de ceux qui les entretiennent ; nous nous bornerons à présenter un simple relevé des lettres mises au rebut pendant les années 1856 à 1860 :

ANNÉES. 1	LETTRES de l'intérieur pour l'intérieur. 2	LETTRES restituées aux auteurs ou aux destinataires. 3	LETTRES restées en rebut. 4	LETTRES de l'intérieur pour l'étranger. 5	LETTRES restituées aux expéditeurs. 6	LETTRES restées en rebut. 7	LETTRES de l'étranger pour l'intérieur. 8	TOTAL des colonnes 4, 7 et 8. 9
1856.	109,628	18,137	91,491	22,383	4,344	18,039	21,660	131,190
1857.	97,521	21,007	76,514	25,903	4,324	21,579	22,515	120,608
1858.	93,622	20,044	73,578	22,657	6,077	16,580	20,976	111,434
1859.	94,911	21,375	73,536	20,587	6,644	13,943	20,909	108,388
1860	90,401	20,101	70,300	20,399	7,500	12,899	21,287	104,486
Totaux. . .	486,083	100,664	385,419	111,929	28,889	83,040	107,347	578,806

La loi du 22 avril 1849, décrétant l'introduction de la réforme postale en Belgique, a été mise à exécution à partir du 1er juillet 1849.

Quelle avait été jusqu'alors la recette recueillie par le Trésor public, du chef de la taxe des lettres? Quel avait été l'accroissement annuel du montant de cette recette, depuis le 1er janvier 1831 jusqu'au 31 décembre 1847 (1)?

Le tableau suivant répond à ces deux questions :

EXERCICES.	PRODUIT de la TAXE DES LETTRES.	EN PLUS par RAPPORT A 1831.	EN PLUS PAR RAPPORT A L'EXERCICE PRÉCÉDENT.	EN MOINS PAR RAPPORT A L'EXERCICE PRÉCÉDENT.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1831	1,669,797 98	» »	» »	» »
1832	1,942,885 64	273,087 66	273,087 66	» »
1833	1,928,767 89	258,969 91	» »	14,117 75
1834	2,040,027 03	370,229 05	111,259 14	» »
1835	2,104,607 36	434,809 38	64,580 33	» »
1836	2,332,544 07	662,746 09	227,936 71	» »
1837	2,582,064 05	912,266 07	249,519 98	» »
1838	2,722,499 47	1,052,401 49	140,435 42	» »
1839	2,791,828 78	1,122,030 80	69,629 61	» »
A reporter. . .	20,144,721 97	5,086,540 43	1,136,448 55	14,117 75

(1) Dans la statistique des postes, on n'a jamais égard, pour les comparaisons à faire, au produit de l'année 1848, à cause des conditions anomales dans lesquelles cette année s'est écoulée.

EXERCICES.	PRODUIT de la TAXE DES LETTRES.	EN PLUS par RAPPORT A 1831.	EN PLUS	EN MOINS
			PAR RAPPORT A L'EXERCICE PRÉCÉDENT.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Report . .	20,414,724 97	5,086,840 45	1,136,448 55	14,117 75
1840	2,764,433 18	1,094,635 50	» »	27,395 30
1841	2,850,098 98	1,180,301 00	85,665 50	» »
1842	2,921,200 39	1,251,402 41	71,101 41	» »
1843	2,970,754 82	1,300,953 84	49,554 43	» »
1844	3,058,038 03	1,388,237 05	87,283 21	» »
1845	3,159,731 49	1,489,933 51	101,696 46	» »
1846	3,304,431 84	1,634,633 86	144,700 35	» »
1847	3,387,443 25	1,717,645 27	83,011 41	» »
Totaux . .	44,530,818 25	16,144,282 59	1,759,158 32	41,513 05

Ainsi la comparaison d'un exercice avec l'exercice précédent donne ce résultat, pour toute la période de 1831 à 1847 : quatorze exercices ont produit des accroissements successifs dont l'addition forme un total de 1,759,158 fr. 32 c.; deux exercices ont, au contraire, amené des diminutions s'élevant ensemble à 41,513 fr. 05 c.

La réduction constatée en 1833 provient de la régularisation des non-valeurs antérieures à 1830; la diminution de 1840, comparativement à 1839, doit être attribuée à la cession d'une partie du Limbourg et du Luxembourg.

Le total *net* des accroissements annuels obtenus ressort donc à 1,717,645 fr. 27 c.; l'accroissement *brut*, sans déduction des diminutions de 1833 et de 1840, représente, pour quatorze années, une moyenne annuelle de 125,654 fr. 16 c.

Dans la note qu'il a remise à la section centrale chargée de l'examen du budget des voies et moyens pour l'exercice 1859 (1), M. le Ministre des Finances a pris pour base de sa démonstration un chiffre rond de 120,000 fr.; nous adopterons le même chiffre.

D'après cela, on peut dire que l'augmentation moyenne du produit de la *taxe des lettres* d'une année sur le produit de l'année précédente était de 120,000 francs, antérieurement à l'introduction de la réforme postale. Or, le produit de la taxe des lettres s'est élevé à 3,387,443 fr. 25 c., en 1847 ; suivant la progression constatée antérieurement à cette année, la recette de 1849 (abstraction faite de 1848) se serait élevée à 3,507,443 fr.; celle de 1850 aurait atteint 3,627,443 francs, et ainsi de suite, en augmentant, chaque année, de 120,000 francs, de manière à obtenir 4,827,443 francs pour 1860. — Au lieu d'arriver à ce résultat, on n'a réalisé, en 1849, qu'une recette qui est restée de 386,177 francs au-dessous de celle de 1847 ; de même, 1850 a donné 781,642 francs de moins que 1847 ; l'écart en moins a été de 619,748 francs en 1851, de 472,363 francs en 1852, de 322,626 francs en 1853, de 170,371 francs en 1854, et enfin de 45,420 francs en 1855. — A partir de 1856, la différence s'est produite en sens inverse, la recette annuelle de la taxe des lettres ayant commencé à dépasser la recette correspondante de 1847 ; de plus, cette différence n'a cessé d'augmenter chaque année; elle a été de 168,618 francs en 1856, de 315,967 francs en 1857, de 430,124 francs en 1858, de 549,216 francs en 1859 et de 721,784 francs en 1860.

En résumé, les diminutions de recettes constatées, de 1849 à 1855, forment un total de 2,798,347 francs ; les augmentations recueillies de 1856 à 1860 s'élèvent ensemble à 2,185,709 francs ; de sorte qu'à la date du 1er janvier 1861, le Trésor public avait perçu une somme de 612,638 francs de moins qu'il n'aurait touché, *si la recette s'était maintenue à la hauteur du produit de 1847*. Mais la perte essuyée monte à 9,972,638 francs, si l'on tient compte de la progression annuelle de 120,000 francs qui se serait probablement réalisée par le maintien de l'accroissement normal, constaté antérieurement à 1847.

D'où il résulte que le sacrifice imposé aux finances publiques par la réforme de 1849, pouvait, au 31 décembre 1860, être évalué à 9,972,638 francs.

Ce sacrifice se réduirait à 612,638 francs, et aurait disparu

(1) *Documents parlementaires.* — Session de 1858-1859, n° 21.

à la fin de 1861, si l'on ne comptait, comme primitivement acquise au Trésor, que la recette effective de 1847, sans accroissement ultérieur.

Ce double mouvement est exprimé dans le tableau suivant, pour chacune des années comprises dans la période de 1849 à 1860.

Tableau comparatif des recettes effectives (lettres) *et des recettes probables, sans la réforme* (1849 à 1860).

EXERCICES.	RÉSULTATS DE LA RÉFORME.			RÉSULTATS SANS LA RÉFORME.		
	RECETTES EFFECTUÉES.	DIFFÉRENCE PAR RAPPORT A L'EXERCICE 1847.		RECETTES de 1847 augmentées de 120,000 francs par an, représentant la progression moyenne de 1831 à 1847.	AUGMENTATION annuelle par rapport aux recettes de 1847.	DIFFÉRENCE en moins entre les recettes effectives et les recettes probables (colonnes 2 et 5).
		EN PLUS.	EN MOINS.			
1	2	3	4	5	6	7
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1847	3,387,443	—	—	3,387,443	»	»
1849	3,001,266	»	386,177	3,507,443	120,000	506,177
1850	2,605,801	»	781,642	3,627,443	240,000	1,021,642
1851	2,767,695	»	619,748	3,747,443	360,000	979,748
1852	2,915,080	»	472,363	3,867,443	480,000	952,363
1853	3,064,817	»	322,626	3,987,443	600,000	922,626
1854	3,217,072	»	170,371	4,107,443	720,000	890,371
1855	3,342,023	»	45,420	4,227,443	840,000	885,420
1856	3,556,061	168,618	»	4,347,443	960,000	791,382
1857	3,703,410	315,967	»	4,467,443	1,080,000	764,033
1858	3,817,567	430,124	»	4,587,443	1,200,000	769,876
1859	3,936,659	549,216	»	4,707,443	1,320,000	770,784
1860	4,109,227	721,784	»	4,827,443	1,440,000	718,216
		2,185,709	2,798,347			
	A déduire		2,185,709			
	Roste en moins . . .		612,638	En plus par rapport à 1847. . .		9,972,638

Ces différentes indications ne s'appliquent qu'à la recette provenant exclusivement de la taxe des lettres; elles donnent la mesure de l'influence de la réduction dont la loi du 22 avril 1849 a consacré le principe.

Les résultats se modifieraient considérablement, si l'on procédait sur l'ensemble des revenus de la poste aux lettres.

En effet, le revenu général de 1847, y compris les sommes bonifiées par les offices étrangers et le solde du compte des relations internationales, n'excédait pas 3,705,765 fr. 64 c., tandis que le revenu général de 1860, calculé de la même manière, atteint 4,822,989 fr. 64 c., soit 1,117,224 francs en plus.

Le produit du transport des journaux et des imprimés, les droits perçus sur les articles d'argent, et enfin le montant des émoluments ont considérablement augmenté de 1847 à 1860. En définitive, la recette totale, qui était tombée à 3,090,540 fr. 56 c. en 1850, s'est sensiblement relevée depuis lors, sauf qu'il y a eu une légère baisse en 1858 par rapport à 1857; et cette baisse a été la conséquence de la mise à exécution des dernières conventions postales conclues avec la France et avec l'Angleterre : le reliquat des décomptes avec les offices étrangers qui, en 1857, soldait encore, à notre profit, par 389,348 fr. 85 c., n'a plus donné à la Belgique que 45,917 fr. 60 c. en 1858. Le décompte a même laissé un découvert de 40,945 fr. 38 c. en 1859 et un découvert de 25,486 fr. 44 c. en 1860.

L'accroissement le plus important, pour ce qui touche aux sources spéciales de revenu qui viennent d'être mentionnées, revient aux journaux : la recette réalisée du chef de cette espèce d'objets transportés par la poste, a été de 112,622 fr. 45 c. en 1847, et on la trouve à 482,419 fr. 19 c. en 1860 : différence 369,796 fr. 76 c. en plus, ou plus de trois fois la recette de 1847, laquelle est ainsi plus que quadruplée.

Sur la recette de 1860, il a été fait un prélèvement de 957,418 fr. 48 c. au profit du fonds communal institué par la loi du 18 juillet 1860 portant abolition des octrois. Cette somme représente 42 p. °/₀ de la recette des postes depuis le 21 juillet jusqu'au 31 décembre 1860; 886,512 fr. 62 c. sont pris sur les

encaissements effectués en 1860, et 70,905 fr. 86 c. ont été imputés sur le montant de recouvrements faits en 1861 pour compte de l'exercice 1860 (1).

La poste aux lettres a donc rapporté au Trésor public, en 1860, une somme effective de 3,865,571 fr. 16 c., dont il y a toutefois lieu de retrancher les dépenses dont nous indiquerons plus loin le montant.

Voici, en attendant, le tableau des recettes de toute nature recueillies par le service des postes, pour 1847 et pour chacune des années 1849 à 1860 :

ANNÉES.	LOI DU 22 AVRIL 1849		TOTAL DU PRODUIT des LETTRES.	LOI DU 24 DÉCEMBRE 1847.				ÉMOLUMENTS.	RELIQUAT des décomptes avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.
	Lettres taxées.	Vente des timbres-poste.		Journaux affranchis.	Imprimés affranchis.	Droit sur les articles d'argent.	Articles d'argent périmés.			
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1847. . .	3,387,443 25	» »	3,387,443 25	112,622 43	36,448 09	23,477 01	» »	51,063 43	+ 95,014 43	3,705,765 64
1849. .	2,425,594 84	578,671 40	3,004,266 24	107,979 21	31,197 08	15,475 80	» »	55,871 42	+ 291,091 97	3,505,881 72
1850. .	1,372,014 90	1,233,726 60	2,605,801 50	114,533 58	42,224 27	17,634 70	» »	54,405 83	+ 256,249 48	3,090,840 36
1851. . .	1,366,760 72	1,400,934 80	2,767,695 52	152,139 36	50,519 74	21,907 00	» »	56,367 88	+ 274,868 99	3,323,498 49
1852. . .	1,276,042 54	1,639,037 60	2,915,080 14	187,210 51	54,081 24	28,001 30	386 62	58,943 33	+ 145,622 98	3,389,326 12
1853. . .	1,264,740 64	1,800,076 60	3,064,817 24	189,161 06	57,178 80	32,069 80	449 32	60,954 76	+ 250,764 06	3,655,364 74
1854. . .	1,272,113 54	1,944,958 50	3,217,072 04	249,447 99	62,220 51	36,710 80	864 39	68,744 03	+ 350,049 05	3,985,108 81
1855. . .	1,217,812 59	2,124,211 20	3,342,023 79	275,886 15	65,567 74	40,632 30	1,200 68	76,921 91	+ 404,834 16	4,207,066 73
1856. . .	1,242,691 32	2,313,369 70	3,556,061 02	318,270 05	74,885 36	42,560 60	1,609 44	77,984 20	+ 384,680 13	4,456,050 80
1857. . .	1,224,285 98	2,479,124 00	3,703,409 98	355,833 64	82,984 67	46,117 70	1,546 23	75,819 25	+ 389,348 83	4,655,060 30
1858. . .	1,039,095 87	2,778,471 60	3,817,567 47	395,936 79	87,558 20	47,494 70	1,507 06	76,156 01	+ 45,917 60	4,472,134 83
1859. . .	961,420 27	2,975,239 50	3,936,659 77	485,474 34	94,632 42	52,951 20	1,434 44	75,934 48	— 40,945 38	4,606,134 97
1860. . .	955,114 01	3,154,113 50	4,109,227 51	482,419 19	103,465 90	53,307 20	1,872 02	98,484 26	— 25,486 44	4,822,989 64

Les résultats consignés dans ce relevé se modifieraient quelque peu si l'on avait égard à la valeur des timbres-poste vendus, mais *non encore annulés*. En effet, les timbres qui restent dans les mains du public ne constituent pas la représentation d'un *service rendu* par la poste ; c'est, comme on l'a dit, une véritable émission de papier-monnaie, une dette flottante qui ne s'éteindra qu'au moment où le timbre sera employé.

Le produit réel d'une année, pour être tout à fait exact, se composerait donc de la somme figurant, pour cette année, dans la dernière colonne du tableau qui précède, somme qui devrait être augmentée ou diminuée, suivant le cas, de la différence existant entre la valeur des timbres-poste en circulation au 1er janvier et la valeur des timbres-poste en circulation au 31 décembre.

Les premiers timbres-poste, de 10 et de 20 centimes, ont été mis en vente au moment même où la loi du 22 avril 1849 a été mise à exécution (1er juillet 1849) ; les timbres de 40 centimes n'ont été créés que trois mois plus tard, à l'occasion de la mise en vigueur de la convention additionnelle passée avec la France, le 27 avril précédent, pour fixer le régime international des relations postales. Ces timbres à 40 centimes ont été mis en vente à partir du 18 octobre 1849, dans les bureaux de poste des chefs-lieux de province et à partir du 22 du même mois dans les autres bureaux. (*Moniteur* du 17 octobre 1849, page 3034.)

On a pu voir, dans le tableau tracé ci-dessus, quel a été le produit annuel de la vente des timbres-poste : depuis le 1er juillet 1849 jusqu'à la fin de 1860, il en a été placé pour 24,418,995 francs ; d'une part, le produit des lettres taxées diminue insensiblement chaque année, bien qu'il atteigne encore 955,114 fr. 01 c. en 1860 ; d'autre part, le produit de la vente des timbres-poste augmente : il était de 3,154,113 fr. 50 c. en 1860.

Cette dernière somme représente :

		fr. c.
	10,963,829 timbres à 10 centimes.	1,096,382 90
	7,701,783 — à 20 —	1,540,356 60
	1,293,435 — à 40 — .	517,374 00
Ensemble . .	19,959,047 timbres pour une valeur de . .	3,154,113 50

Jusqu'à la fin de 1859, l'administration a fourni le relevé des timbres *annulés*, chaque année. Ce relevé, comparé à celui des timbres vendus depuis le 1er juillet 1849 jusqu'au 1er janvier 1860, accuse, à cette dernière date, un excédant de 1,274,981 fr. 30 c. considéré comme représentant la valeur des timbres en circulation.

(1) *Documents parlementaires*. — Session de 1860-1861, no 87, p. 7, et session de 1861-1862, no 102, p. 28.

Voici le relevé comparatif tel qu'il a été publié dans la statistique de 1859 :

Relevé des timbres-poste vendus et des timbres-poste annulés. (1849 à 1859).

EXERCICES.	NOMBRE DE TIMBRES-POSTE VENDUS				RECETTES des TIMBRES VENDUS.	VALEUR des TIMBRES ANNULÉS.
	A 10 CENTIMES.	A 20 CENTIMES.	A 40 CENTIMES.	TOTAUX.	fr. c.	fr. c.
1849	1,870,522	1,840,968	51,069	3,762,549	575,671 40	468,965 30
1850	4,085,400	3,571,955	277,139	7,934,494	1,233,786 60	1,179,926 70
1851	4,945,220	3,910,694	310,685	9,166,599	1,400,934 80	1,366,291 40
1852	5,658,878	4,584,107	390,821	10,633,806	1,639,037 60	1,529,378 60
1853	6,460,882	4,793,154	488,394	11,742,430	1,800,076 60	1,712,933 70
1854	7,385,145	4,949,288	541,466	12,875,859	1,944,958 50	1,874,764 70
1855	8,037,172	5,261,198	670,636	13,969,006	2,424,214 20	2,058,484 90
1856	8,446,809	5,953,794	694,825	15,095,428	2,313,369 70	2,419,635 60
1857	8,630,724	6,561,172	759,393	15,951,589	2,479,424 00	2,344,774 30
1858	9,347,008	7,125,406	1,051,224	17,496,638	2,778,174 60	2,599,469 40
• 1859	10,278,973	7,359,905	1,188,403	18,827,281	2,975,239 50	2,735,578 90
					21,264,884 50	19,989,900 20
			Valeur des timbres-poste en circulation. . .		1,274,984 30	

Nous avons déjà fait connaître quelle a été la progression annuelle constatée dans le mouvement des correspondances et des expéditions confiées à la poste, pendant les années 1851 à 1860; si nous remontons à l'année 1847, c'est-à-dire à l'époque de l'introduction de la réforme postale en Belgique, nous aurons à présenter quelques observations générales.

Ainsi, pour ce qui concerne les lettres circulant dans le rayon de 30 kilomètres, le mouvement de 1860 présente un accroissement de 197.70 p. °/ₒ sur le mouvement de 1847, c'est-à-dire que le nombre des lettres payant actuellement 10 centimes est à peu près triple de ce qu'il était immédiatement avant la réforme. Cet accroissement s'est manifesté graduellement : chaque année y a apporté sa part plus ou moins forte, sauf seulement 1858 qui a donné une légère diminution par rapport à 1857. La moyenne de l'augmentation annuelle de 1849 à 1860 est de 16.48 p. °/ₒ; toutefois, cette moyenne reste à 7.55 p. °/ₒ pour les cinq dernières années.

Quant aux lettres sortant du rayon de 30 kilomètres, l'augmentation de 1860 sur 1847 équivaut à 147 p. °/ₒ, ce qui répond à une moyenne annuelle de 12.25 p. °/ₒ. Ici également, chaque exercice a fourni son contingent, à l'exception d'une seule année : 1859 a fléchi comparativement à 1858. La moyenne de l'augmentation pour la dernière période quinquennale est descendue à 4.35 p. °/ₒ.

Voilà pour les lettres de l'intérieur; viennent, en troisième lieu, les lettres de et pour l'étranger. Ces dernières ont donné, en 1860, un chiffre qui vaut environ deux fois et demi le chiffre correspondant de 1847; l'augmentation proportionnelle est, en nombres exacts, de 144.58 p. °/ₒ, faisant une moyenne annuelle de 12.04 p. °/ₒ. On voit que l'augmentation proportionnelle du nombre des lettres à 20 centimes diffère fort peu de l'augmentation proportionnelle du nombre des lettres de et pour l'étranger : 147 p. °/ₒ d'un côté et 144.58 p. °/ₒ de l'autre.

Mais, tandis que la moyenne *annuelle* de la période de 1856 à 1860 est seulement de 4.35 p. °/ₒ pour les lettres à 20 centimes circulant dans l'intérieur du pays, cette moyenne monte à 7.35 p. °/ₒ pour les lettres venant du dehors ou allant à l'étranger.

En somme, *pour l'ensemble* des lettres, l'augmentation de 1860 sur 1847 revient à 162.19 p. °/ₒ du mouvement de 1847; l'augmentation moyenne annuelle est de 13.52 p. °/ₒ pour toute la période et de 6.19 p. °/ₒ pour les cinq dernières années (1856-1860).

L'accroissement, en ce qui regarde les *lettres de service,* est de 14.14 p. °/ₒ pour les douze années comprises entre 1849 et 1860. Il en est bien autrement de l'accroissement constaté quant aux journaux et quant aux imprimés : en 1847, la poste transportait 4,200,000 journaux et 1,300,000 imprimés autres que les journaux; en 1860, ces deux nombres s'étaient accrus respectivement de 527.57 p. °/ₒ et de 412.96 p. °/ₒ! En d'autres termes, pendant l'année 1860, l'on a transporté 26,358,020 journaux et 6,668,452 imprimés. Et c'est, en grande partie, la réforme de 1847 qui a provoqué ce développement remarquable; car, dès 1850, le nombre des journaux était de 11,410,400 et le nombre des imprimés de 3,789,000. — Depuis 1850, l'accroissement n'a fait que progresser, sans doute; mais pas dans la même proportion que de 1847 à 1849 : c'est donc le dégrèvement consenti par la loi du 24 décembre 1847 qui a le plus

spécialement favorisé le rapide essor de la presse périodique, la facile manifestation de la pensée.

Sous le rapport de la distribution et de la remise des journaux, il n'y a peut-être pas un pays au monde où la poste

Appréciation du mouvement

ANNÉES.	LETTRES TRANSPORTÉES A L'INTÉRIEUR. — DANS LE RAYON DE 30 KILOMÈTRES. — NOMBRE DE LETTRES à 10 centimes.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur l'année 1847.	AU DELA DU RAYON DE 30 KILOMÈTRES. — NOMBRE DE LETTRES à 20 centimes et au-dessus.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur l'année 1847.	LETTRES DE ET POUR L'ÉTRANGER — NOMBRE DE LETTRES	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur l'année 1847
		P. °/o.	P. °/o.		P. °/o.	P. °/o.		P. °/o.	P. °/o.
1847-1848	(1) 2,863,789	»	»	(1) 3,646,553	»	»	(1) 2,628,362	»	»
1849	3,053,206	6.64	6.61	4,209,041	15.43	15.43	2,875,000	9.38	9.38
1850	3,455,886	13.19	20.67	4,451,650	5.76	22.07	2,987,000	3.90	13.26
1851	4,077,829	18.00	42.39	4,909,798	10.29	34.64	3,491,436	16.89*	32.84
1852	4,519,101	10.82	57.80	5,728,966	16.68	57.11	3,680,000	5.40	40.01
1853	5,340,096	18.16	86.47	6,316,982	10.26	73.23	4,016,570	9.15	52.82
1854	5,849,563	9.54	104.26	7,080,343	12.08	94.17	4,406,184	9.70	67.64
1855	6,193,831	5.89	116.28	7,404,390	4.58	103.05	4,700,000	6.67	78.82
1856	6,316,325	1.98	120.56	7,869,296	6.28	115.80	4,950,000	5.32	88.33
1857	6,958,203	10.16	142.97	8,144,330	3.52	123.40	5,125,000	3.54	94.99
1858	6,810,000	— 2.13	137.80	8,375,000	2.81	129.67	5,425,000	5.85	106.40
1859	7,916,740	16.25	176.43	8,307,208	— 0.80	127.81	5,573,204	2.73	112.04
1860	8,525,634	7.69	197.70	9,006,868	8.42	147.00	6,428,344	15.34	144.58
Totaux de 1849 à 1860	69,016,414	»	»	81,805,872	»	»	53,657,738	»	»
Moyenne de l'augmentation annuelle des lettres	474,820	»	16.48	446,692	»	12.25	316,668	»	12.04
Moyenne de l'augmentation annuelle pendant les cinq dernières années	466,361	»	7.53	320,496	»	4.33	345,669	»	7.35

Quelles dépenses le Trésor public s'est-il imposées pour le service de la poste pendant les années 1851 à 1860?

Nous devons d'abord compter un crédit de 105,000 francs porté au budget du Département des Travaux publics de l'exercice 1859 et destiné à l'acquisition d'une maison pour y établir le bureau de la poste à Gand. — Un crédit de même nature a été alloué par la loi du 6 juillet 1860 pour le payement, l'aménagement et l'appropriation d'immeubles nécessaires au service de la poste à Liége; ce deuxième crédit, qui s'élève à 152,000 francs, était dépensé à concurrence de 109,698 fr. 17 c., à la date du 1er janvier 1861.

En dehors de ces allocations spéciales, ayant pour objet le payement de frais de premier établissement, il reste trois espèces de dépenses à envisager : celles qui se prélèvent sur les crédits figurant au chapitre consacré à l'administration des postes dans le budget du Département des Travaux publics, celles que supporte le budget du Ministère des Affaires étrangères pour le service des paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres, enfin celles auxquelles le budget du chemin de fer fait indirectement face du chef du transport gratuit des dépêches postales et des bureaux ambulants.

Nous avons vu, en commençant la statistique des postes, que

(1) Ces chiffres sont tirés de l'exposé des motifs présenté à la Chambre des représentants le 27 avril 1848.

Une statistique faite au commencement de février 1847, donne pour les lettres à 10 centimes, 2,724,474 lettres; pour les lettres à 20 centimes, 3,728,526 lettres; pour la correspondance étrangère, 2,574,529 lettres, et pour les chargements, 21.357; soit un total de 9.048,886 lettres.

réponde, mieux qu'en Belgique, à tous les désirs, à toutes les exigences.

On trouvera, dans le tableau qui suit, les chiffres qui ont servi de base aux explications qui précèdent.

des lettres, des journaux, etc.

TOTAL GÉNÉRAL.			LETTRES DE SERVICE.			JOURNAUX.			IMPRIMÉS.		
NOMBRE DE LETTRES.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur l'année 1847.	NOMBRE DE LETTRES.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur l'année 1847.	NOMBRE DE JOURNAUX.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur l'année 1847.	NOMBRE D'IMPRIMÉS.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur l'année 1847.
(1) 9,138,706	P. %. »	P. %. »	3,500,000	P. %. »	P. %. »	4,200,000	P. %. »	P. %. »	1,300,000	P. %. »	P. %. »
10,137,247	10.93	10.93	»	»	»	»	»	»	»	»	»
10,894,536	7.47	19.21	»	»	»	»	»	»	»	»	»
12,479,063	14.54	36.55	3,378,461	»	— 3.47	11,510,400	»	174.06	3,789,000	»	191.46
13,928,067	11.61	52.41	2,517,280	— 25.49	— 28.08	14,000,000	22.70	233.33	4,000,000	+ 5.75	207.69
15,673,618	12.53	71.51	2,706,283	+ 7.51	— 22.68	14,150,000	1.07	236.90	4,230,000	+ 5.57	225.24
17,336,699	10.60	89.70	2,756,300	+ 1.85	— 21.25	16,055,000	13.46	282.26	3,241,000	— 23.38	149.31
18,298,241	5.55	100.24	2,998,765	+ 8.79	— 14.32	19,669,000	22.51	368.31	3,872,000	+ 19.47	197.18
19,135,621	4.58	109.39	3,821,241	+ 27.43	+ 9.18	21,540,227	9.36	412.85	5,060,407	+ 30.69	289.26
20,229,533	5.72	121.36	3,854,765	+ 0.88	+ 10.14	22,820,634	6.09	443.35	4,842,874	— 4.30	272.53
20,610,000	1.88	125.52	3,933,500	+ 2.04	+ 12.38	23,302,742	2.11	454.83	5,040,624	+ 4.08	287.74
21,797,152	5.76	138.51	4,321,824	+ 9.87	+ 23.48	28,441,348	22.05	577.17	5,758,792	+ 14.25	342.98
23,960,846	9.93	162.19	3,993,056	+ 7.56	+ 14.14	26,358,020	— 7.33	527.57	6,668,452	+ 15.80	412.96
204,480,024	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1,235,478	»	13.52	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1,132,525	»	6.19	»	»	»	»	»	»	»	»	»

les allocations comprises au budget du Ministère des Travaux publics de 1847 pour le service de la poste s'élevaient à 1,490,000 francs, savoir :

	fr.
Personnel	985,000
Matériel	480,000
Boîtes aux lettres, à placer dans les communes rurales	5,000
Construction de voitures ambulantes	20,000
Ensemble	1,490,000

Dès 1851, la dépense effective atteignait la somme de 1,626,535 fr. 36 c., y compris 37,540 fr. 24 c. consacrés à la construction et à l'entretien de voitures roulant sur le chemin de fer.

Mais c'est surtout à partir de 1856 qu'on remarque un accroissement considérable dans le montant annuel de la dépense exigée par le service des postes. En effet, cette dépense a été successivement :

	fr. c.
En 1856, de	1,963,936 26
— 1857, de	2,088,394 04
— 1858, de	2,193,803 97
— 1859, de	2,365,135 64
— 1860, de	2,581,510 08

Ce dernier chiffre dépasse de 1,091,000 francs les crédits budgétaires de 1847 ; l'augmentation de recettes (toutes sources

de revenus comprises), a été, pendant la même période, de 1,117,000 francs : on peut donc dire que l'amélioration obtenue dans le produit a été absorbée par un accroissement équivalent dans la dépense.

Cet accroissement considérable dans la dépense provient de ce que l'on a créé, comme nous l'avons vu, un grand nombre de nouveaux bureaux, — de ce que les cadres du personnel se sont notablement élargis, — de ce que le développement des transports a nécessairement réagi sur les consommations de toute espèce, — de ce que l'on a donné beaucoup d'extension, ainsi que cela va être démontré, aux services de messageries servant au transport des dépêches.

Voici un simple relevé qui fera connaître dans quelles proportions le personnel des postes s'est accru pendant la période décennale de 1851-1860. Ce relevé indique le nombre d'agents qui étaient en fonctions au 31 décembre de chacune des années de cette période. L'accroissement numérique était de 475 agents (29 p. %) en 1860 par rapport à 1851 : le nombre des facteurs et employés subalternes avait été porté de 1,225 à 1,551, soit en plus 326.

DÉSIGNATION.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Fonctionnaires et employés.	415	383	421	436	418	431	445	469	516	564
Facteurs et agents subalternes	1,225	1,215	1,222	1,214	1,227	1,256	1,278	1,357	1,459	1,551
Totaux.	1,640	1,598	1,643	1,650	1,645	1,687	1,723	1,826	1,975	2,115

Les dépenses de matériel, fournitures de bureau, frais de régie et de loyer, ne dépassaient point 190,769 fr. 97 c. en 1855; en 1860, elles atteignaient 292,799 fr. 88 c.; c'est-à-dire qu'elles se sont accrues de plus de 100,000 francs en cinq ans.

Il convient d'ajouter que les dépenses de personnel et de frais de régie se sont grossies, dans certaines limites, par suite de la fusion du service des postes et du service des chemins de fer, dans un assez grand nombre de localités ; il en est résulté, en effet, que des traitements ou des frais de régie, qui antérieurement pesaient très-légèrement sur le budget de la poste, y occupent aujourd'hui une large place; — les percepteurs de postes ont, en général, un traitement moins élevé que celui dont jouissent les chefs de station ; et quand les deux services ont été réunis sur une même tête, les allocations de la poste ont eu à payer une *moitié* de traitement dont l'importance excédait le traitement entier d'un simple percepteur.

Enfin, et ceci constitue un des faits que la statistique enregistre avec le plus de satisfaction, on ne s'est pas borné à alléger la lourde tâche des facteurs en diminuant la longueur des trajets à faire et en augmentant le nombre des tournées ; on a aussi alloué à tous les facteurs, sans exception, un traitement plus rémunérateur que celui qui leur était autrefois accordé.

Quant aux frais résultant du transport proprement dit des dépêches, la somme n'en dépassait point 235,595 fr. 68 c. pour 1851, tandis qu'elle est de 409,857 fr. 10 c. pour 1860.

L'administration s'est appliquée à organiser de nouveaux services de messageries, à favoriser, par ce moyen, le développement des relations postales, tout en facilitant l'accès des voies ferrées.

On ne comptait, en 1851, que 477 services de messageries ou d'entreprises (diligences, omnibus, chars-à-bancs, fourgons, malles-postes, carrioles, etc.); et en 1860, il en existait 629, ou 152 en plus. — La distance parcourue annuellement par ces services était de 6,206,247 kilomètres en 1851 ; elle ressortait à 6,575,810 kilomètres en 1860.

Les subsides alloués aux entrepreneurs ou concessionnaires de ces services ont pris une importance qui s'est agrandie à mesure que les services eux-mêmes acquéraient de l'extension. De plus, la rétribution consentie pour le transport des dépêches, qui n'était que de 4 francs par kilomètre parcouru, a été portée à 5 francs, par arrêté du 31 août 1860. Cette modification dans le traitement fait aux concessionnaires des transports était commandée par l'augmentation progressive des frais que les entrepreneurs ont à supporter.

Les changements apportés dans le nombre et dans l'importance des services de messageries et des services d'entreprise transportant des voyageurs et des marchandises, seront, d'ailleurs, facilement appréciés par l'examen du tableau suivant, qui présente la situation telle qu'elle a été successivement à la fin de chacune des années 1851 et 1856 à 1860.

NATURE DES RENSEIGNEMENTS.		SERVICES DE MESSAGERIES. (DILIGENCES, OMNIBUS, CHARS-À-BANCS, FOURGONS ET MALLES-POSTES.)						SERVICES D'ENTREPRISE. (CARRIOLES.)					
		1851.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1851.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Nombre des services	Quotidiens	256	198	205	223	236	252	58	68	77	76	89	133
	Non-quotidiens	173	197	200	211	225	244	»	»	»	»	»	»
Distances, en kilomètres, parcourues	Journellem^t, par les services quotidiens	12,357	9,228	9,336	9.848	10,267	10,757	2,718	2.934	3,262	3.066	3,419	4,577
	Hebdomadairement, par les services non-quotidiens	13,536	16,472	16,632	16,822	17,611	18,825	»	»	»	»	»	»
	Annuellem^t, par tous les services	5,214,177	4,224,764	4,272,504	4,469,264	4,663,227	4,905,205	992,070	1,070,910	1,190,630	1,119,090	1,247,935	1,670,605

Nous avons dit qu'il importe de faire figurer au budget des dépenses de la poste, les frais qu'occasionne le service des bateaux à vapeur établis entre Ostende et Douvres. Dans la note, déjà citée, que M. le Ministre des Finances a remise à la section centrale chargée de l'examen du projet de budget des voies et moyens pour 1859, ces frais sont renseignés à 162,210 francs par année.

Enfin, les comptes rendus des opérations du railway national, soumis aux Chambres législatives en exécution de l'article 6 de la loi du 1er mai 1834, contiennent l'évaluation, au prix des tarifs normaux, des dépenses que le service de la poste aurait à solder si les dépêches devaient être transportées et si les bureaux ambulants devaient être traînés sur un chemin de fer qui ne serait pas dans les mains de l'État. Ces dépenses sont indiquées au tableau suivant, lequel fournit, en outre, le détail des imputations faites sur le budget du Département des Travaux publics dans l'intérêt de la poste aux lettres, pour chacune des années 1851 à 1860, sauf, cependant, que rien n'a été porté en compte (faute de renseignements suffisants) pour le chauffage, l'éclairage et le matériel des bureaux mixtes, ni pour les trains établis spécialement en vue de l'accélération des correspondances.

NATURE DE LA DÉPENSE.		1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Traitements et indemnités du personnel des employés (1)				475,048	486,755	519,985	559,767	631,323	638,077	716,000	763,928
Traitements et indemnités des facteurs et agents subalternes (1)		1,158,342	1,173,293	655,768	684,997	712,076	753,563	934,131	982,898	1,039,848	1,114,945
Frais de bureau et de loyer		88,196	86,068	91,492	90,225						
— de tournées		26,972	8,864	24,941	28,644	190,770	193,241	193,965	209,199	234,699	292,800
Papiers, impressions, fournitures de bureau (1)		80,091	128,676	86,436	75,821						
Transport des dépêches		235,594	242,073	313,699	298,455	300,458	328,264	328,875	343,630	374,909	409,837
Construction et entretien des voitures employées au service des ambulants		37,340	39,918	»	»	»	»	»	»	»	»
Construction et appropriation de locaux à Beverloo et à La Louvière		»	»	9,998	»	»	»	»	»	»	»
Secours accordés aux employés inférieurs, sur les crédits alloués par les lois des 3 mars et 30 décembre 1855		»	»	»	»	64,344	129,101	»	»	»	»
Totaux		1,626,535	1,678,892	1,657,382	1,664,896	1,787,633	1,963,936	2,088,594	2,193,804	2,365,456	2,581,510
Transports gratuits effectués par le chemin de fer de l'État. (Évaluation aux prix des tarifs.)	Dépêches	222,982	114,209	126,259	195,853	215,983	209,586	192,082	186,239	185,062	189,064
	Bureaux ambulants	306,473	367,286	369,815	294,689	301,238	305,210	309,455	309,453	309,497	310,676

Il nous resterait à exposer ici la situation de la poste aux chevaux, telle qu'elle existait à la fin de la période décennale qu'embrasse le présent travail; mais nous ne pouvons, à cet égard, mieux faire que de reproduire un rapport que M. le Ministre des Travaux publics a adressé au Roi, sous la date du 21 février 1861. Ce rapport, qui indique clairement l'état des choses, était conçu dans les termes suivants :

« Sire,

« La poste aux chevaux, telle qu'elle existe encore aujourd'hui, est régie par des lois et règlements qui remontent au siècle dernier.

« C'est assez dire qu'en présence de la révolution qui s'est opérée dans les moyens de communication par l'établissement des chemins de fer, l'institution ne saurait plus répondre aux besoins nouveaux qui se révèlent, qu'elle est en quelque sorte une charge pour les titulaires des relais et en même temps une entrave aux moyens de transport en dehors des voies ferrées, par le droit de 25 centimes dont elle frappe les voitures publiques qui relayent.

« Cette institution, qui languit encore péniblement en France, où elle est livrée à ses propres ressources, a été supprimée en Hollande. Dans l'un comme dans l'autre pays, les réclamations des maîtres de poste pour la perte de leur industrie n'ont pu être accueillies, faute d'avoir pu trouver les moyens de leur venir utilement en aide; mais on a reconnu, toutefois, en France comme ici, qu'il est du devoir du Gouvernement de leur accorder une protection spéciale dans toutes les circonstances où cela sera possible.

« C'est ce qui a porté le Gouvernement belge à utiliser déjà quelques relais de poste comme un auxiliaire du chemin de fer, en leur confiant, notamment, le camionnage des marchandises et quelques autres services spéciaux.

« Il s'agirait, pour atteindre le but indiqué, de donner à ce principe une application plus large, en ramenant successivement tous les relais au chemin de fer.

« Sans écarter les entreprises particulières, on pourrait leur confier, avec certains avantages, les différents services à exécuter, dans

(1) Non compris les dépenses de l'administration *centrale* des postes, du contrôle et de la fabrication des timbres-poste, lesquelles ne sont pas renseignées séparément dans les comptes.

un rayon déterminé de chaque station, notamment le transport des dépêches postales et télégraphiques, la remise à domicile des petites et grosses marchandises, le transport des voyageurs et de leurs bagages.

« Il est inutile de faire ressortir ici tous les avantages que retireraient de ces nouveaux services les localités placées en dehors du réseau de nos chemins de fer.

« Mais, d'un autre côté, pour permettre aux services de transports publics de se développer en toute liberté, il convient d'affranchir ceux de ces services qui seront exploités par l'industrie privée, de toutes les charges qui n'ont plus leur raison d'être.

« Ainsi, le droit de 25 centimes par poste et par cheval, imposé aux entrepreneurs de messageries qui relayent, est devenu en quelque sorte illégal de fait, attendu que la plupart de nos relais ne se trouvent plus dans les conditions voulues pour prétendre à cette taxe.

« En dehors des cas ordinaires et des services réguliers dont elle serait chargée, la poste aux chevaux peut être très-utile dans certaines circonstances imprévues et accidentelles, comme, par exemple, en cas d'interruption sur une ou plusieurs lignes ferrées. En réunissant les chevaux des différents affluents de cette ligne, on trouverait immédiatement le moyen de rétablir les communications.

« Le Gouvernement de Votre Majesté a donc reconnu, Sire, qu'il y aurait imprudence à rayer la poste aux chevaux de nos institutions et qu'il est même, au contraire, désirable de la réorganiser de manière à rendre non-seulement son existence possible à côté des voies ferrées, mais encore de s'en faire un utile auxiliaire.

« Comme conséquence de ce qui précède, j'ai l'honneur de soumettre, ci-joint, à la sanction de Votre Majesté un projet d'arrêté ayant pour objet :

« 1° De déclarer démontés les relais de poste qui, ensuite d'une inspection extraordinaire opérée en vue de s'assurer de l'état actuel de l'institution, ont été reconnus être démontés de fait, et ne pouvoir être utilisés pour l'établissement de services affluents;

« 2° De supprimer définitivement les relais qui se trouvent abandonnés par les titulaires et dont les besoins actuels ne réclament d'ailleurs pas le maintien;

« Ces deux mesures auront pour conséquence de rendre non exigible le droit de 25 centimes par les titulaires de ces relais, conformément à l'article 2 du décret du 18 brumaire an XIV;

« 3° De supprimer différentes lignes de poste dont les communications ne peuvent plus être assurées dans l'état actuel des choses;

« 4° D'indiquer les services dont les maîtres de poste pourront être chargés à l'avenir;

« 5° Enfin, d'attacher à la concession de ces services, l'obligation de tenir à la disposition de l'administration, un nombre déterminé de chevaux d'attelage et de postillons pour être mobilisés temporairement dans des circonstances extraordinaires.

« Le droit du Gouvernement de régler la position et le nombre des relais, de supprimer les relais reconnus inutiles, se trouve inscrit dans l'article 11 de la loi du 19 frimaire an VII.

« La situation actuelle de nos relais de poste s'établit de la manière suivante :

« 16 relais se trouvent montés et organisés d'une manière complète;

« 40 sont encore pourvus d'un nombre de chevaux suffisant pour les besoins actuels du service, mais inférieur à l'effectif déterminé par leur classement;

« 20, sans être complètement dégarnis, peuvent être considérés comme démontés, attendu que les chevaux qui les composent, employés au labour ou à d'autres services, sont impropres à la course en poste;

« 22 se trouvent entièrement démontés;

« 28 sont abandonnés par les titulaires et doivent ainsi être considérés comme n'existant plus.

« Enfin, il ne reste aujourd'hui que 30 relais qui perçoivent encore le droit de 25 centimes, et, parmi ces 30, 10 sont démontés de fait.

« D'après le projet ci-annexé, 39 relais seulement resteraient montés, c'est-à-dire conserveraient encore le droit éventuel à la perception des 25 centimes.

« J'espère, Sire, que d'après l'exposé qui précède, Votre Majesté accueillera favorablement la proposition que j'ai l'honneur de soumettre à sa haute sanction. »

Les mesures ainsi proposées et justifiées ont été approuvées par le Roi sous la date du 25 février 1861; elles ont été mises immédiatement à exécution.

CHAPITRE IV.

TÉLÉGRAPHES.

La Belgique, qui a eu la glorieuse initiative de tracer le premier chemin de fer du continent, n'a pas marché avec la même énergie dans l'établissement de ses lignes télégraphiques; et cependant elle n'en possédait pas moins, au 31 décembre 1860, 1,467 kilomètres de ces lignes, ayant ensemble un développement de 4,115 kilomètres de fils.

La télégraphie électrique, cette merveilleuse invention de la science moderne, a pris ses lettres de naturalisation dans notre pays, à la faveur des essais tentés par MM. Wheatstone et Cooke, les pères de la télégraphie en Angleterre. Ces messieurs vinrent, en 1845, solliciter du Gouvernement belge l'autorisation d'établir un télégraphe électrique sur la section du chemin de fer de l'État, de Bruxelles à Anvers. Leur demande fut favorablement accueillie par un arrêté ministériel du 25 décembre 1845.

Aux termes de la soumission dont cet arrêté porte approbation, la ligne de MM. Wheatstone et Cooke devait avoir quatre fils, dont deux réservés à l'usage du Gouvernement et deux à l'usage de la Compagnie formée par les concessionnaires.

L'exploitation de ce nouveau service commença au mois d'août 1846; on reconnut que deux fils suffiraient à tous les besoins, et l'administration renonça, par conséquent, à l'usage des fils qui lui étaient exclusivement destinés : c'était atteindre le but sans avoir à supporter aucune dépense, puisque l'État échappait ainsi à la nécessité de créer un service spécial et d'organiser un personnel pour l'exploitation de ce service. La Compagnie se chargea donc du soin de transmettre toutes les correspondances du Gouvernement et du chemin de fer.

Cependant la télégraphie prenait triomphalement place dans tous les pays de l'Europe : après l'Angleterre, étaient venues

successivement la France, la Prusse, l'Autriche, la Toscane et la Hollande, qui avaient inauguré le télégraphe; la Russie se préparait à suivre l'exemple de ces différents pays.

Un arrêté du Ministre des Travaux publics, en date du 31 décembre 1849, institua une Commission pour l'étude de la télégraphie électrique, en vue de l'application qui pouvait en être faite sur les lignes du chemin de fer de l'État. Dès le 21 mars 1850, cette Commission déposait son rapport; et, le lendemain, le Ministre présentait aux Chambres législatives un projet de loi contenant le principe de l'établissement des télégraphes sur toutes les sections du railway national.

Ce projet fut accueilli avec faveur; il était transformé en loi du royaume, sous la date du 4 juin 1850.

Le 1er août suivant, l'administration des chemins de fer et des postes prenait la dénomination d'*Administration des chemins de fer, postes et télégraphes*.

Le ligne de Bruxelles à Anvers fut rachetée à la Compagnie fondée par MM. Wheatstone et Cooke, ceux-ci déclarant : 1° faire cession à l'État belge de la ligne et du matériel en service; 2° renoncer au bénéfice de la concession et des brevets leur accordés en Belgique; 3° s'engager à faire profiter l'État de toutes les inventions et de tous les perfectionnements qu'ils parviendraient à introduire dans le système des communications télégraphiques.

La ligne de Bruxelles à Anvers était restée ouverte au public, avec ses anciens tarifs; — plusieurs des lignes décrétées furent bientôt en état d'être livrées aux correspondances : une loi du 1er mars 1851 autorisa le Gouvernement à régler provisoirement les tarifs par arrêté royal, à établir des règlements pour la transmission des dépêches et à déterminer les peines pour réprimer les infractions aux dispositions qui auraient été prises.

Dix jours plus tard, le Roi fixait les bases des tarifs : la lettre simple, de 1 à 20 mots inclusivement, devait coûter 2 fr. 50 c. pour une distance de 1 à 75 kilomètres, le double pour une distance de 76 à 200 kilomètres et le triple pour toute distance excédant 200 kilomètres. De 21 à 50 mots, le prix était doublé pour une même distance; il était triplé quand la dépêche contenait de 51 à 100 mots; les mots dépassant 100 étaient, de 50 en 50 mots, soumis à la taxe de 1 à 20 mots.

Dès le 8 avril 1851, il était signé une convention entre l'administration belge et l'administration française pour la transmission des dépêches télégraphiques entre les deux pays; la taxe interne revenant à la Belgique équivalait à celle des correspondances de l'intérieur; il en était de même de la taxe revenant à la France.

On fixa, à la même époque, le tarif des correspondances échangées entre la Belgique et l'Union austro-allemande; comme le tarif franco-belge, celui-ci attribue à chaque administration la taxe interne résultant de ses propres tarifs.

Un nouveau service international allait s'ouvrir : celui de la Belgique vers l'Angleterre, et *vice-versâ*, par le télégraphe sous-marin de Calais à Douvres : les tarifs de ce service furent arrêtés; ils laissaient à la Belgique la perception de la taxe normale de ses tarifs intérieurs.

Ainsi que nous l'avons dit ci-dessus, les dépêches excédant 100 mots étaient soumises, de 50 en 50 mots au delà de 100, à la taxe de 1 à 20 mots. A dater du 1er février 1852, ce mode de taxation a été modifié pour le *service intérieur* et pour le *service belge-allemand*; la nouvelle taxe était fixée comme suit : à partir de *chaque centaine de mots*, les dépêches payaient comme si elles formaient des dépêches distinctes; par exemple, 101 à 120 mots équivalaient à quatre taxes, 121 à 150 mots équivalaient à cinq taxes, 151 à 200 mots payaient six taxes, 300 mots payaient neuf taxes, 350 mots supportaient onze taxes, etc.

Au 1er avril 1852, le grand-duché de Bade fut mis en relations avec le réseau télégraphique de la Belgique; la part belge dans le tarif commun fut fixée à l'équivalent de la taxe intérieure.

Un arrêté royal du 21 avril 1852 approuva une convention avenue entre le Ministre des Travaux publics et deux industriels étrangers, pour l'établissement d'une ligne sous-marine entre la Belgique et l'Angleterre, par voie de concession.

Le 28 janvier précédent, une convention avait été signée entre le Gouvernement belge et le Gouvernement néerlandais, pour l'établissement de communications télégraphiques entre ces deux pays, par la construction d'une ligne d'Anvers à Breda, Rotterdam, La Haye et Amsterdam.

La taxe de chacune des deux administrations leur était respectivement garantie.

Le câble qui relie Ostende aux côtes de la Grande-Bretagne fut posé, avec certaine solennité, le 6 mai 1853, c'est-à-dire quelques jours après l'échange des ratifications de la convention signée à Paris, le 4 octobre 1852, pour régler la transmission des correspondances télégraphiques entre la Belgique, la France et les États de l'Union austro-allemande.

Cette convention, qui fut mise à exécution à partir du 15 mai 1853, contenait un principe nouveau pour l'assiette de la taxe des télégrammes : la distance parcourue par une dépêche était comptée en ligne droite sur le territoire de chaque État, depuis le lieu de départ jusqu'au point de la frontière où elle aboutissait et depuis ce point jusqu'au lieu de destination.

La dépêche simple comportait 20 mots et coûtait :

						fr.	c.
Pour	1 à 75	kilomètres de distance.				2	50
Plus de	75	jusqu'à	190	kilomètres.		5	00
—	190	—	340	—		7	50
—	340	—	525	—		10	00
—	525	—	750	—		12	50
—	750	—	1,015	—		15	00

Les taxes étaient doublées pour les dépêches de 21 à 50 mots et triplées pour les dépêches de 51 à 100 mots inclusivement; au delà de 100 mots, la taxe de 1 à 20 mots recommençait à être appliquée.

Immédiatement, l'administration belge décida que les bases et les dispositions réglementaires admises par la convention dont il vient d'être parlé, seraient appliquées aux communications télégraphiques à l'intérieur.

On atteignit ainsi le 29 juin 1855, date à laquelle fut conclue, entre la Belgique, la France et la Prusse, une nouvelle convention (*celle de Berlin*), par laquelle le nombre de mots dont la dépêche simple se compose était porté de 20 à 25, la taxe de cette dépêche simple et l'accroissement pour le nombre de mots au delà de 25 restant, d'ailleurs, fixés aux chiffres stipulés dans la convention de Paris.

Continuant de marcher dans la voie qu'il avait suivie jusqu'alors, le Gouvernement belge décida qu'à partir de la mise en vigueur des nouveaux arrangements internationaux, les dispositions admises par ces arrangements seraient appliquées aux communications télégraphiques de l'intérieur.

Nous voici arrivé à la date de la deuxième convention de Paris, conclue, le 29 décembre 1855, entre la Belgique, l'Espagne, la France, la Sardaigne et la Suisse. Cette convention fixe un tarif dont la base est de 1 fr. 50 c. par zone et par dépêche de 1 à 15 mots. On comptait une zone pour 1 à 100 kilo-

mètres, deux zones pour 100 à 250 kilomètres, trois zones pour 250 à 450 kilomètres, quatre zones pour 450 à 700 kilomètres, cinq zones pour 700 à 1,000 kilomètres, et ainsi de suite, en suivant la même loi, la largeur de chaque zone excédant de 50 kilomètres la largeur de la zone qui précédait immédiatement. — Pour chaque série ou chaque fraction de série de 5 mots au delà de 15, on ajoutait une taxe de 50 centimes par zone.

Il en fut de la deuxième convention de Paris comme de celles qui l'avaient précédée : les dispositions en furent immédiatement rendues applicables aux correspondances télégraphiques à l'intérieur de la Belgique.

Les taxes de cette convention furent également étendues, à partir du 1er avril 1858, aux relations entre la Belgique et l'Angleterre et aux correspondances entre l'Angleterre et les États de l'Union allemande, transitant par la Belgique. Les dépêches échangées entre la Belgique et la Hollande furent mises sur le même pied à dater du 1er juin suivant.

Le 30 juin 1858, une nouvelle convention fut conclue entre la Belgique, la France et la Prusse ; c'est celle qui est connue sous le nom de *convention de Bruxelles*, qui ne fut, à la vérité, mise en vigueur qu'à partir du 1er février 1859. La base de la tarification admise dans ces arrangements est de 1 fr. 50 c. par zone et par télégramme de 1 à 20 mots ; passé cette limite, la taxe est augmentée de moitié pour chaque série de 10 mots.

La Belgique, la France, la Hollande, la Sardaigne et la Suisse s'entendirent à leur tour pour étendre les stipulations de la convention de Bruxelles aux correspondances télégraphiques de tous les États de l'Europe. Ce but fut atteint par la conclusion des arrangements de *Berne*, en date du 1er septembre 1858, mis en vigueur le 1er mars 1859.

A cette convention est jointe une déclaration entre la Belgique et la France, qui réduit à 1 fr. 50 c. la taxe des dépêches entre les bureaux frontières de ces deux pays, lorsque ces bureaux ne sont pas éloignés l'un de l'autre de plus de 30 kilom.

Par arrêté royal du 14 janvier 1859, les tarifs *intérieurs* avaient été fixés d'après les bases de la convention de Bruxelles à partir de la mise à exécution de cette convention (1er février 1859) ; et par arrêté royal du 25 octobre suivant, la taxe de 1 fr. 50 c. par télégramme simple, précédemment perçue dans les limites d'une première zone de 100 kilomètres, a été rendue applicable à toutes les correspondances de l'intérieur ; auparavant, cette taxe était doublée pour toute distance excédant 100 kilomètres ; — en outre, l'accroissement a été réduit à 75 centimes par dizaine de mots au-dessus de 20 indéfiniment.

Les tarifs de la télégraphie n'ont subi, en 1861, qu'un changement qui mérite d'être signalé : les taxes, à partir de tous les bureaux belges, ont été réduites de 9 francs à 5 francs pour les télégrammes adressés à Londres et à 6 fr. 25 c. pour les télégrammes destinés aux autres localités de l'Angleterre.

Enfin, à partir du 1er janvier 1863, la taxe de la dépêche simple de 1 à 20 mots a été fixée à 1 franc pour toutes les relations entre les bureaux télégraphiques du royaume ; au-dessus de 20 mots, cette taxe est augmentée de 50 centimes par chaque série de 10 mots ou fraction de série.

Comme conséquence, la taxe des dépêches échangées entre la Belgique et la Hollande a été ramenée au taux uniforme de 2 francs pour le télégramme simple.

Telle a été la succession des mesures prises en ce qui concerne l'organisation, l'exploitation et la tarification de la télégraphie électrique, jusqu'à ce jour. Nous allons indiquer succinctement quels ont été les résultats obtenus.

Frais de construction

Les crédits ouverts jusqu'au 31 décembre 1860, pour l'établissement des lignes télégraphiques, s'élevaient ensemble à 976,000 francs. Ces fonds avaient, à la même date, été employés à concurrence de 910,500 fr. 72 c., savoir :

	fr	c.
1° Établissement de 1,408 kilomètres de lignes, comprenant un développement de 3,909 kilomètres de fils . .	575,176	67
2° Acquisition des appareils, piles, accessoires et mobilier, appropriation des bureaux, etc.	238,384	73
3° Rachat des lignes concédées de Bruxelles à Anvers et de Verviers à la frontière de Prusse, avec appareils et matériaux de rechange (59 kilomètres comprenant 206 kilomètres de fils)	72,000	00
4° Approvisionnements divers.	8,767	37
5° Part dans l'indemnité accordée au docteur Morse . .	16,171	95
Total égal à la dépense. . .	910,500	72

Chaque kilomètre de fils conducteurs coûtait donc, en moyenne, 221 fr. 26 c., tous frais compris, c'est-à-dire avec le prix d'acquisition des appareils et accessoires, appropriation de locaux, installation des bureaux, etc.

« Il est à remarquer, toutefois, comme nous l'avons dit dans le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour 1861, que la dépense propre au télégraphe, aussi bien en ce qui concerne le premier établissement qu'en ce qui regarde l'exploitation, ne peut pas être appréciée avec une parfaite exactitude. — En effet, d'une part, les terrains, de même que les locaux, ont été, sur une très-grande étendue des lignes, fournis gratuitement par la voie ferrée ; le service de la télégraphie est soumis à la direction générale et au contrôle d'un personnel dont les attributions s'étendent au service du chemin de fer ; des employés attachés plus spécialement à l'exploitation du railway ou à l'administration des postes sont appelés à concourir au travail du télégraphe ; les matériaux et le personnel nécessaires à la construction des lignes télégraphiques sont transportés gratuitement par les voies de l'État, etc. Ces circonstances influent naturellement, dans un sens favorable, sur les dépenses du télégraphe. — D'autre part, le chemin de fer retire de grands avantages de son association à la télégraphie : le nombre seul des dépêches de service indique combien le télégraphe est utile au railway ; il est, d'ailleurs, devenu impossible pour une exploitation de chemin de fer de se passer du concours des communications électriques ; il en résulte une économie évidente dans l'emploi du matériel de transport, dans les frais d'alimentation et de traction des locomotives de secours, dans la recherche des colis égarés ou dans la correspondance y relative, dans la combinaison des trains, etc. — Ainsi, de ce côté, le télégraphe peut se considérer, à bon droit, comme le créancier du chemin de fer ; et, toutes compensations faites, on peut avancer que le service du railway gagne beaucoup de temps et économise beaucoup d'argent, par suite de la création des lignes télégraphiques.

« Il n'est pas possible de déterminer la valeur des services réciproques ainsi échangés ; mais il ne paraît pas inutile de les signaler, afin de bien constater que les bienfaits du télégraphe ne sont pas tous exprimés par les chiffres que l'on trouve d'ordinaire dans les comptes rendus annuels des opérations du chemin de fer. »

Chaque jour, le réseau télégraphique prend une nouvelle extension : ainsi les lignes qui ne mesuraient, en 1851, qu'un développement de 1,001 kilomètres, avaient, en 1860, une étendue de 4,115 kilomètres, c'est-à-dire que la longueur en a été plus que quadruplée en dix ans.

Le nombre des bureaux télégraphiques de l'intérieur, qui n'était que de 10 en 1851, était de 144 en 1860; — les 10 bureaux de 1851 étaient en relation avec 200 bureaux étrangers; ce dernier chiffre s'élevait à 3,758 en 1860.

En 1851, nous possédions 20 appareils pour la transmission des dépêches, et, en 1860, on en comptait 234.

L'accroissement a donc été, sous tous les rapports, à la fois très-rapide et extraordinairement considérable; et il est loin, on le voit à chaque instant, d'avoir dit son dernier mot.

Nous ne dirons pas ici quels ont été les travaux incessants par lesquels l'administration s'est appliquée à améliorer la situation du réseau télégraphique; ces travaux sont décrits avec clarté et intelligence dans diverses notices que l'ingénieur en chef de la télégraphie a insérées dans les *Annales des Travaux publics de Belgique*. Les mêmes notices rendent compte également de la sollicitude constante que l'on a mise à adopter, pour les lignes télégraphiques du Gouvernement belge, les améliorations progressivement découvertes par la science ou révélées par l'expérience.

Dépenses et recettes annuelles, de 1850 à la fin de 1860.

Le service de la télégraphie a commencé à être assuré par le Gouvernement, dans le courant du mois de septembre 1850; les quatre premiers mois de l'exploitation ont donné une recette de 3,821 fr. 06 c.; les dépenses de la même période doivent avoir été prélevées sur les allocations votées pour la construction des lignes.

	fr. c.
De 1851 à 1860, les recettes totales réalisées se sont élevées à la somme de	3,275,012 59
tandis que les dépenses n'ont pas excédé	1,511,732 66
Ce qui laisse un boni de	1,763,279 93
soit le capital d'établissement, ou	910,500 72
augmenté d'un bénéfice de	852,779 21

A la fin de 1861, ce bénéfice était supérieur au montant des frais de construction.

La recette, partie de 83,316 fr. 44 c. en 1851, avait atteint 527,743 fr. 73 c. en 1860; elle s'est accrue, chaque année, sans discontinuation, sauf que le produit de 1855 a fléchi de 8,600 francs environ, par rapport au produit de 1854.

L'accroissement a été : en 1856, de 94,000 francs; en 1857, de 48,000 francs; en 1858, de 7,000 francs; en 1859, de 92,000 francs; en 1860, de 22,000 francs.

Ces chiffres indiquent des fluctuations dont la cause est facile à saisir : les changements apportés, pour ainsi dire, tous les jours, aux tarifs, dans le but de réduire la taxe, devaient avoir pour conséquence de faire baisser momentanément la recette; a diminution qui en était le résultat ne pouvait être rachetée que par un développement nouveau dans le mouvement des correspondances, et ce développement ne pouvait se produire instantanément. — En somme, on constate ce triple fait, que le mouvement n'a pas cessé de s'accroître, que la recette n'a pas cessé de s'élever et que le prix moyen d'un télégramme n'a, au contraire, pas cessé de diminuer.

Le tableau que voici démontrera à quel point cette observation est fondée.

ANNÉES.	NOMBRE des TÉLÉGRAMMES.	RECETTES. fr. c.	PRODUIT MOYEN par TÉLÉGRAMME. fr. c.
1851	14,025	83,316 44	5 94
1852	27,217	164,653 42	6 05
1853	52,050	272,327 69	5 23
1854	60,448	274,507 33	4 54
1855	61,433	265,939 67	4 33
1856	99,273	359,579 95	3 62
1857	119,050	407,011 67	3 42
1858	145,726	413,926 55	2 83
1859	196,240	506,006 44	2 57
1860	225,819	527,743 73	2 34

Il va de soi que la moyenne, pour ce qui concerne les correspondances de l'intérieur prises isolément, est inférieure à celle que renseigne la dernière colonne de ce tableau, laquelle embrasse l'ensemble des télégrammes de tous les services, y compris le transit et les relations internationales. Ainsi, par exemple, la taxe a été de 1 fr. 77 c. seulement par télégramme du service intérieur, en 1860.

Mais il convient d'ajouter que la décroissance du produit moyen des télégrammes ne doit pas être attribuée exclusivement à l'abaissement des tarifs; elle provient, en outre, dans certaine mesure, de ce que les dépêches deviennent de plus en plus concises. En 1851, la longueur moyenne ressortait à 25 mots par télégramme; elle se calculait à 20 mots en 1860; en 1851, le nombre des dépêches dont la longueur ne dépassait pas 25 mots équivalait à 77.50 p. % du nombre total des télégrammes; et, en 1860, la proportion était calculée à 84 p. %, non plus pour les dépêches de 1 à 25 mots, mais même pour celles de 1 à 20 mots.

Les résultats qui viennent d'être sommairement indiqués ne pouvaient être obtenus sans qu'il s'ensuivît un accroissement, sinon tout à fait proportionnel, au moins considérable, dans la dépense. Les traitements et indemnités du personnel des fonctionnaires et employés, n'absorbaient que 12,076 francs, en 1851, et ce chiffre s'élevait à 209,985 fr. 40 c. en 1860; le nombre des agents télégraphistes avait, dans cet espace de dix années, été porté de 32 à 158 ; ce dernier nombre est le quintuple du premier. — De leur côté, les salaires d'ouvriers, qui coûtaient seulement 31,615 fr. 15 c. en 1851, ont coûté 54,378 fr. 22 c. en 1860. — En troisième lieu, la dépense d'entretien s'est élevée de 8,925 fr. 89 c. à 67,574 fr. 16 c.

L'ensemble accuse les chiffres que voici :

	fr. c.
Dépense totale de 1860	331,935 78
— — de 1851	52,617 04
Différence . .	279,318 74

L'accroissement de recette est de 533 p. °/₀; l'accroissement de dépense est de 551 p. °/₀ : la proportion est donc la même de part et d'autre.

Le tableau suivant fera connaître la recette et la dépense annuelle, pour les exercices 1851 à 1860.

ANNÉES.	DÉPENSES				RECETTES.	DIFFÉRENCE EN PLUS DU PRODUIT SUR LA DÉPENSE.	*Observations.*
	TRAITEMENTS des EMPLOYÉS.	SALAIRES des OUVRIERS.	ENTRETIEN.	TOTAL.			
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
1851.	12,076 00	31,615 15	8,925 89	52,617 04	83,316 44	30,699 40	Pour les années 1852 à 1857 inclusivement, il existe une certaine différence entre les totaux ci-contre et le relevé des recettes des télégraphes renseignées dans les tableaux qui suivent. Cette différence provient de ce que les chiffres repris dans le présent état, ont été puisés dans les comptes généraux des finances, tandis que les tableaux précités ont été dressés avant l'apurement des opérations de comptabilité de chacun des exercices auxquels ils se rapportent.
1852.	22,216 90	24,967 35	8,978 67	56,162 92	164,653 12	108,490 20	
1853.	43,995 16	14,221 00	11,480 98	69,706 14	272,327 69	202,621 55	
1854.	60,499 90	15,506 55	13,489 86	89,496 31	274,507 33	185,011 02	
1855.	69,974 00	(1) 24,808 05	19,988 79	114,770 84	265,939 67	151,168 83	
1856.	82,999 47	(2) 31,555 29	19,999 84	134,554 30	359,579 95	225,025 65	
1857.	124,048 51	27,634 96	25,987 98	177,671 45	407,011 67	229,340 22	
1858.	153,999 98	35,491 73	29,982 46	219,474 19	413,926 55	194,452 36	
1859.	187,008 42	42,328 22	36,007 05	265,343 69	506,006 44	240,662 75	
1860.	209,983 40	54,378 22	67,574 16	331,935 78	527,743 73	195,807 95	
TOTAUX.	966,801 44	302,506 54	242,424 68	1,511,732 66	3,275,012 59	1,763,279 93	

Mouvement et recette des correspondances télégraphiques à l'intérieur.

En 1851, il n'a pas été expédié plus de 6,652 dépêches à l'intérieur du pays, et encore ce nombre comprenait-il, d'une part, les télégrammes que le bureau d'Anvers expédiait, par la poste ou par des estaffettes, vers la Hollande; et, d'autre part, les télégrammes que les bureaux d'Ostende et de Quiévrain recevaient pour les services internationaux de la Belgique avec l'Angleterre et avec la France. Il ne restait guère que 6,100 à 6,200 télégrammes comme représentant le mouvement effectif des correspondances échangées à l'intérieur du pays, et, en 1860, on en a compté 80,216! Le bureau de Bruxelles en a reçu, à lui seul, 19,241, et le bureau d'Anvers, 16,780.

En 1860, le bureau de Bruxelles a réalisé une recette de 40,807 fr. 71 c. (service intérieur seulement), tandis qu'il n'avait produit que 6,787 fr. 40 c. en 1851.

Les cinq bureaux les plus importants, sous le rapport de la recette, sont Bruxelles, Anvers, Liége, Gand et Louvain; Mons et Namur n'atteignent pas 4,000 francs; le reste des bureaux ne va pas à 3,000 francs pour chacun.

Par télégramme expédié ou reçu, la taxe moyenne s'élevait à 3 fr. 49 c. en 1851; ainsi que nous l'avons dit, ce taux est tombé à 1 fr. 77 c., en 1860 : la diminution est donc de 50 p. °/₀.

Le nombre des télégrammes reçus dans chaque bureau est à peu près égal au nombre des télégrammes expédiés par le même bureau; il n'y a que Gand et Louvain qui fassent exception à cet égard. Gand reçoit plus de dépêches qu'il n'en expédie; — l'inverse se produit à Louvain.

Il n'est pas possible de fixer la moyenne annuelle de l'augmentation constatée dans la recette, parce que les modifications apportées constamment aux tarifs provoquent, dans le produit, des variations qui rendent impossible le calcul de la progression normale.

On peut en dire autant de l'accroissement moyen du nombre des correspondances. Il n'en sera plus de même lorsque les tarifs seront définitivement assis ou, du moins, seront parvenus à un taux où les réductions éventuelles des taxes seront devenues nulles ou insignifiantes.

Le tableau suivant fait connaître, pour tous les bureaux du royaume, le mouvement de la correspondance télégraphique échangée à l'intérieur du pays, pendant chacune des années 1851 à 1860; ce tableau indique, en outre, la recette effectuée du chef de cette correspondance.

(1) Y compris 4,199 francs prélevés sur le crédit de 400,000 francs, alloué par la loi du 3 mars 1855, pour venir en aide aux agents inférieurs de l'État.

(2) Y compris 9,318 fr. 79 c., prélevés sur le crédit de 800,000 francs, alloué par la loi du 30 décembre 1855, pour venir en aide aux agents inférieurs de l'État.

Tableau du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques à l'intérieur.

BUREAUX.	1851 (du 15 mars au 31 décembre). Nombre de dépêches				1852. Nombre de dépêches				1853. Nombre de dépêches				1854. Nombre de dépêches			
	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	RECETTE.	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	RECETTE.	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	RECETTE.	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	RECETTE.
				fr. c.				fr. c.				fr. c.				fr. c.
Bruxelles.	3,223	2,175	(1) 5,398	6,787 40	4,600	3,034	7,634	9,740 00	5,046	4,748	9,794	15,074 50	5,755	5,458	11,213	16,470 00
Malines . .	116	183	(1) 299	351 70	132	219	351	672 50	189	236	425	695 00	196	260	456	752 50
Anvers (2) .	2,417	2,975	(1) 5,394	8,255 60	2,708	4,204	6,912	12,017 60	3,866	4,438	8,304	12,895 00	4,802	5,063	9,865	14,982 50
Termonde .	»	»	»	» »	53	121	174	352 50	134	261	395	717 50	186	403	589	1,117 50
Gand . . .	309	358	667	1,070 00	704	793	1,497	2,297 50	1,617	1,393	3,010	4,403 00	1,509	1,376	2,885	4,235 00
Bruges . .	47	55	(4) 102	282 50	159	159	318	695 00	226	210	436	840 00	360	279	639	1,127 50
Ostende (3) .	135	139	274	3,305 00	164	146	310	675 00	180	216	396	942 50	299	324	623	1,542 50
Courtrai . .	»	»	»	» »	90	91	181	420 00	346	257	603	955 00	448	302	750	1,000 00
Tournay . .	»	»	»	» »	32	29	61	140 00	182	163	345	582 50	263	267	530	945 00
Louvain . .	»	»	»	» »	191	184	375	587 50	317	410	727	1,205 00	402	482	884	1,380 00
Tirlemont .	»	»	»	» »	34	38	72	115 00	73	92	165	262 50	89	94	183	257 50
Liége . . .	235	143	378	890 00	389	334	723	1,705 00	609	566	1,175	2,822 50	705	640	1,345	3,157 50
Verviers. .	76	69	145	365 00	247	188	435	1,220 00	238	199	437	1,070 00	201	221	422	1,085 00
Charleroy. .	»	»	»	» »	»	»	»	» »	195	164	359	527 50	226	250	476	781 00
Namur. . .	»	»	»	» »	»	»	»	» »	135	110	245	417 50	249	239	488	772 50
Mons . . .	24	37	(4) 61	152 50	165	133	298	492 50	323	242	565	582 50	384	369	753	1,230 00
Quiévrain .	70	219	(5) 280	1,532 50	96	70	166	397 50	255	191	446	760 00	156	203	349	622 50
Divers. . .	»	»	»	» »	43	64	107	250 00	228	263	491	870 00	499	489	988	1,577 50
TOTAUX (6).	6,652	6,652		23,192 20	9,807	9,807		31,757 60	14,159	14,159		45,322 50	16,719	16,719		53,025 00

(1) Les bureaux de Bruxelles, de Malines et d'Anvers ont été ouverts pendant l'année 1851 entière; mais jusqu'au 15 mars, ils étaient en relation entre eux seulement.

(2) Le mouvement du bureau d'Anvers ne lui appartient pas, en réalité, tout entier. On peut évaluer à 14 p. % environ le nombre de dépêches qui, en 1851, ont été expédiées, par ce bureau, dans les Pays-Bas, au moyen de la poste ou d'estafettes. Il serait difficile d'évaluer le nombre des dépêches originaires des Pays-Bas et réexpédiées par le bureau d'Anvers.

(3) Le mouvement du bureau d'Ostende appartient, pour les 2/3 au moins, au service international avec l'Angleterre.

(4) Les bureaux de Bruges et de Mons ont été ouverts le 5 septembre 1851 seulement.

(5) Le bureau de Quiévrain a été supprimé le 20 avril 1851 par suite de la mise en relation des lignes belges avec les lignes françaises. Son mouvement peut être considéré comme appartenant entièrement au service international franco-belge.

(6) Non compris les dépêches échangées pour le service de l'administration.

Tableau du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques à l'intérieur (suite).

BUREAUX	1855.				1856.				1857.			
	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.
	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	fr. c.	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	fr. c.	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	fr. c.
Bruxelles	5,483	5,749	11,232	16,305 25	9,806	9,620	19,426	20,579 90	11,920	11,545	23,465	22,394 00
Malines	237	271	508	822 50	338	378	716	777 00	512	653	1,165	1,258 50
Anvers	4,707	4,495	9,202	13,467 00	8,437	8,843	17,280	19,502 50	9,492	10,129	19,621	21,293 50
Termonde	175	433	608	1,114 00	346	575	921	1,196 45	410	649	1,059	1,170 50
Gand	1,701	1,436	3,137	3,956 00	3,765	2,843	6,608	5,945 00	4,854	3,728	8,582	7,584 00
Bruges	321	289	610	1,096 00	624	614	1,238	1,308 75	973	902	1,875	1,742 00
Ostende	308	333	641	1,395 00	573	532	1,105	1,807 25	746	741	1,487	2,138 00
Courtrai	463	230	693	740 00	823	751	1,574	1,614 50	806	785	1,591	1,328 00
Tournay	259	310	569	955 50	546	606	1,152	1,264 50	720	757	1,477	1,368 00
Louvain	455	597	1,052	1,675 00	639	1,240	1,879	2,544 00	1,070	1,616	2,686	2,782 50
Tirlemont	92	117	209	355 00	245	200	445	409 25	393	307	700	522 00
Liége	730	642	1,372	2,895 00	1,706	1,549	3,255	3,387 50	2,680	2,166	4,846	4,204 00
Verviers	229	284	513	1,317 50	532	556	1,088	1,813 25	713	563	1,276	1,477 00
Charleroy	295	307	602	942 50	598	640	1,238	1,336 00	763	907	1,670	1,896 00
Namur	247	260	507	759 50	578	559	1,137	1,141 50	917	996	1,913	1,696 50
Mons	507	455	962	1,396 00	957	879	1,836	1,769 25	1,066	1,006	2,072	1,865 50
Quiévrain	93	126	219	410 00	95	133	228	278 50	107	131	238	243 50
Divers	977	945	1,922	2,679 75	2,254	2,344	4,598	4,714 50	3,292	3,853	7,145	6,989 50
TOTAUX	17,279	17,279		52,211 50	32,862	32,862		71,286 60	41,434	41,434		81,617 00

Tableau du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques à l'intérieur (suite).

BUREAUX.	1858. Nombre de dépêches				1859. Nombre de dépêches				1860. Nombre de dépêches			
	Reçues.	Expédiées.	Total.	Recette.	Reçues.	Expédiées.	Total.	Recette.	Reçues.	Expédiées.	Total.	Recette.
				fr. c.				fr. c.				fr. c.
Bruxelles	12,781	12,543	25,324	21,023 86	17,907	18,830	36,737	38,816 65	19,241	20,211	39,452	40,807 71
Malines	549	662	1,211	1,201 00	577	762	1,339	1,358 17	847	907	1,754	1,541 50
Anvers	10,575	9,786	20,361	19,362 50	14,631	13,988	28,619	29,396 90	16,780	15,018	31,798	27,841 95
Termonde	519	856	1,375	1,154 00	631	815	1,446	1,369 85	834	911	1,745	1,558 95
Gand	4,664	3,763	8,427	6,732 63	6,884	4,561	11,445	7,907 90	6,620	5,105	11,725	8,351 25
Bruges	1,074	1,139	2,213	2,039 38	1,261	1,400	2,661	2,416 50	1,602	1,658	3,260	2,717 25
Ostende	862	763	1,625	2,113 00	1,108	974	2,082	2,458 10	1,611	1,271	2,882	2,090 20
Courtrai	1,047	1,070	2,117	1,899 76	1,251	1,254	2,505	2,172 95	1,266	1,302	2,568	2,251 30
Tournay	800	834	1,634	1,500 13	1,489	1,123	2,612	1,913 80	1,308	1,462	2,770	2,435 05
Louvain	1,285	2,362	3,647	3,881 76	1,364	2,727	4,091	4,430 60	1,926	3,333	5,259	5,629 90
Tirlemont	380	316	696	548 88	503	386	889	640 30	460	467	927	732 95
Liége	3,036	3,330	6,366	6,173 17	4,493	4,519	9,012	7,955 00	5,495	5,644	11,139	9,154 15
Verviers	1,045	791	1,836	2,120 88	1,212	902	2,114	2,197 75	1,662	1,576	3,238	2,518 75
Charleroy	890	1,260	2,150	2,238 90	1,370	1,665	3,035	2,808 80	1,565	1,635	3,200	2,706 35
Namur	1,178	1,340	2,518	2,319 76	1,671	2,008	3,679	3,722 05	2,110	2,211	4,321	3,699 35
Mons	1,296	1,332	2,628	2,466 86	1,743	1,664	3,407	2,923 70	2,189	2,299	4,488	3,835 45
Quiévrain	148	113	261	238 00	200	176	376	353 85	175	149	324	253 60
Divers	5,544	5,413	10,957	8,979 58	7,170	7,711	14,881	13,424 20	14,525	15,057	29,582	24,190 25
Totaux	47,673	47,673		89,344 05	65,465	65,465		126,297 57	80,216	80,216		142,344 91

Mouvement et recette des correspondances télégraphiques internationales, le transit non compris.

Ici encore, nous avons à constater un accroissement remarquable, tant au point de vue du mouvement qu'au point de vue de la recette.

Laissant de côté les premières années de l'exploitation, pendant lesquelles le service était encore plus ou moins à l'état naissant, nous rappellerons que l'année 1855 a donné un mouvement de 34,725 dépêches internationales (147,210 fr. 50 c. de recette), et que l'année 1860 a fourni 95,199 télégrammes (232,877 fr. 28 c.).

En 1855, la Belgique n'a reçu que 16,369 télégrammes venant du dehors et n'a expédié que 18,356 télégrammes pour l'étranger. En 1860, ces deux nombres atteignaient respectivement 50,077 et 45,122 télégrammes, savoir :

	Télégrammes.		Télégrammes.
Reçu de la Hollande . . .	13,925	Envoyé en Hollande . .	12,758
— de l'Angleterre. .	6,470	— en Angleterre . .	5,872
— de la France. . . .	18,660	— en France. . . .	13,979
— de l'Allemagne. . .	11,022	— en Allemagne . .	12,513
Totaux. . .	50,077	Totaux. . .	45,122

En 1855, les échanges s'étaient effectués comme il suit :

	Télégrammes.		Télégrammes.
Reçu de la Hollande . . .	3,523	Envoyé en Hollande. . .	5,476
— de l'Angleterre . .	3,314	— en Angleterre . .	3,270
— de la France. . . .	4,738	— en France. . . .	4,197
— de l'Allemagne. . .	4,794	— en Allemagne . .	5,413
Totaux . .	16,369	Totaux. . .	18,356

Un simple coup d'œil jeté sur ces chiffres donnera la mesure des progrès réalisés et du développement de relations qui s'est produit simultanément sur les quatre points.

En 1855, les dépêches internationales taxées en Belgique avaient rapporté 77,233 francs au Trésor public; la recette correspondante s'est élevée à 109,808 fr. 38 c. en 1860. — Les sommes perçues, au profit de la Belgique, par les offices télégraphiques étrangers, se sont comportées comme il suit :

	1855.	1860.	Augmentation.
Hollande	9,802 50	22,828 63	13,026 13
Angleterre	15,537 50	19,371 25	3,833 75
France	17,955 00	49,120 84	31,165 84
Allemagne.	26,682 50	31,747 98	5,065 48
Totaux. . .	69,977 50	123,068 70	53,091 20

Voici, d'ailleurs, un tableau qui complète ces indications :

Tableau du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques internationales, le transit excepté.

PAYS.	NOMBRE DE DÉPÊCHES Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	RECETTE.	NOMBRE DE DÉPÊCHES Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	RECETTE.
	1851 (Du 15 mars au 31 décembre).				1853.			
				fr. c.				fr. c.
Belgique	2,965	3,089	6,054	22,331 00	9,395	11,261	20,656	48,512 50
Pays-Bas	»	»	»	» »	3,659	2,080	5,739	6,744 50
Angleterre	12	22	(1) 34	(1) 142 50	1,449	1,471	2,920	8,977 50
France	1,149	1,653	2,802	11,197 50	3,215	3,334	6,549	16,338 50
Allemagne	1,928	1,290	3,218	9,791 50	2,938	2,510	5,448	15,217 50
Totaux. . .	6,054	6,054		43,462 50	20,656	20,656		95,787 50
	1852.				1854.			
Belgique.	5,355	4,748	10,103	27,792 50	14,062	15,430	29,492	64,397 50
Pays-Bas.	258	89	(1) 347	417 50	5,001	3,433	8,434	10,817 50
Angleterre	790	1,367	2,157	10,910 90	2,554	2,488	5,042	12,645 00
France . .	1,794	2,485	4,279	17,498 40	3,629	3,988	7,617	16,742 50
Allemagne	1,906	1,414	3,320	8,430 00	4,246	4,153	8,399	23,776 00
Totaux. . .	10,103	10,103		64,749 30	29,492	29,492		128,377 50

(1) La correspondance avec l'Angleterre par la ligne de Douvres à Calais, n'a été établie que le 5 décembre 1851.

Tableau du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques internationales, le transit excepté (suite).

PAYS.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.
	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.		Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	
	1855.				**1858.**			
				fr. c.				fr. c.
Belgique	16,369	18,356	34,725	77,233 00	29,056	29,038	58,094	94,033 06
Pays-Bas	5,476	3,523	8,999	9,802 50	7,124	7,056	14,180	15,752 70
Angleterre	3,270	3,314	6,584	15,537 50	4,678	5,371	10,049	20,244 87
France	4,197	4,738	8,935	17,955 00	9,389	10,584	19,973	28,905 50
Allemagne	5,413	4,794	10,207	26,682 50	7,847	6,045	13,892	28,226 59
Totaux	34,725	34,725		147,210 50	58,094	58,094		187,162 72
	1856.				**1859.**			
Belgique	22,378	22,997	45,375	85,084 59	43,818	39,962	83,780	105,346 87
Pays-Bas	6,241	5,305	11,546	13,461 50	12,053	12,091	24,144	19,602 82
Angleterre	3,634	3,806	7,440	17,001 25	5,269	6,355	11,624	20,367 43
France	6,592	7,502	14,094	22,768 75	11,181	16,434	27,915	45,316 06
Allemagne	6,530	5,765	12,295	28,239 86	11,159	8,938	20,097	29,399 52
Totaux	45,375	45,375		166,555 95	83,780	83,780		220,032 70
	1857.				**1860.**			
Belgique	25,533	22,834	48,367	82,497 78	50,077	45,122	95,199	109,808 58
Pays-Bas	5,076	6,053	11,129	16,610 93	12,758	13,925	26,683	22,828 63
Angleterre	3,728	4,784	8,512	22,047 50	5,872	6,470	12,342	19,371 25
France	7,914	9,469	17,383	25,055 00	13,979	18,660	32,639	49,120 84
Allemagne	6,116	5,227	11,343	27,223 70	12,513	11,022	23,535	31,717 98
Totaux	48,367	48,367		173,434 91	95,199	95,199		232,877 28

Mouvement et recette des correspondances télégraphiques, en transit par la Belgique.

Les relations de la Belgique avec la Hollande, par la voie du télégraphe électrique, ne se sont ouvertes qu'à dater du 1ᵉʳ décembre 1852.

En 1853, le transit comportait un mouvement de 17,255 télégrammes et une recette de 150,712 fr. 50 c. — Le mouvement et la recette de 1854 sont descendus respectivement à 14,204 télégrammes et à 99,852 fr. 50 c. ; à cette chute, il en succède une autre, l'année 1855 ne donnant plus que 9,429 télégrammes pour 58,437 fr. 75 c. Mais, à partir de 1856, il se manifeste une reprise sérieuse, qui ne s'est plus ralentie ; enfin, 1860 apporte un mouvement de 50,404 télégrammes et une recette de 152,521 fr. 54 c.

Ce nombre de 50,404 s'est réparti comme il suit, au départ et à l'arrivée :

La Hollande a reçu	7,586	et expédié	5,639	télégrammes.
L'Angleterre —	13,168	—	25,158	—
La France —	12,459	—	6,531	—
L'Allemagne —	17,491	—	13,076	—
Ensemble	50,404	—	50,404	—

Il est entendu que ces quatre pays ne sont pas les seuls qui se trouvent en rapport avec le réseau belge ; ce sont les seuls qui soient en contact immédiat avec nos lignes, mais ils servent eux-mêmes d'intermédiaires à la transmission des dépêches originaires ou à destination des autres contrées de l'Europe ; ainsi la France livre passage aux télégrammes de la Suisse, de l'Italie et de l'Espagne, comme l'Allemagne participe au transit des dépêches de l'Italie, du Danemark, de la Suède, de la Norwége

et de la Russie, comme l'Angleterre reçoit tout le transit des États-Unis d'Amérique.

Sous le rapport de l'importance de la recette que ces quatre offices ont perçue pour le compte de la Belgique, ils se classent comme suit :

	1856.	1860.
	fr. c.	fr. c.
Angleterre	33,747 64	76,147 28
Allemagne	33,720 13	34,455 24
France	21,202 00	25,550 56
Hollande	12,100 00	16,368 46
Ensemble	100,769 77	152,521 54

La plus grande part, pour ne pas dire la totalité de l'accroissement, provient de l'Angleterre; la recette venant de la France avait atteint 34,321 fr. 10 c. en 1859; on constate donc une diminution relativement considérable en 1860.

Le produit d'un télégramme transitant par la Belgique était encore de 6 fr. 20 c. en 1855; il ne dépassait plus 3 fr. 02 c. en 1860 : d'où une différence de plus de 50 p. %. Et cependant la recette réalisée, du chef du transit, pendant la première de ces années ne représente qu'environ 38 p. % de la recette de 1860.

Nous donnons le relevé détaillé du mouvement et des produits du transit des correspondances électriques, de 1851 à 1860 :

Tableau du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques, en transit par la Belgique.

PAYS.	Nombre de dépêches — Reçues.	Nombre de dépêches — Expédiées.	Nombre de dépêches — Total.	Recette.	Nombre de dépêches — Reçues.	Nombre de dépêches — Expédiées.	Nombre de dépêches — Total.	Recette.
	1851 (du 15 mars au 31 décembre).				1855.			
				fr. c.				fr. c.
Pays-Bas	»	»	»	» »	1 803	1,771	3,574	8,615 00
Angleterre	14	29	43	277 50	386	3,913	4,299	26,734 75
France	569	707	1,276	6,849 50	3,550	3,036	6,586	16,685 00
Allemagne	736	583	1,319	6,074 50	3,690	709	4,399	6,403 00
Totaux	1,319	1,319		13,201 50	9,429	9,429		58,137 75
	1852.				1856.			
Pays-Bas	550	1,044	1,594	7,382 40	2,396	2,381	4,777	12,100 00
Angleterre	1,852	1,928	3,780	18,123 75	7,615	6,715	14,330	33,747 64
France	1,461	1,664	3,125	15,278 00	4,791	4,121	8,912	21,202 00
Allemagne	3,444	2,671	6,115	26,618 10	6,234	7,819	14,053	33,720 13
Totaux	7,307	7,307		67,402 25	21,036	21,036		100,769 77
	1853.				1857.			
Pays-Bas	3,181	3,416	6,597	21,095 00	2,418	2,720	5,138	14,270 90
Angleterre	3,682	5,523	9,205	46,290 00	10,927	11,153	22,080	57,150 21
France	4,186	3,512	7,698	23,875 00	5,578	4,532	10,110	24,364 70
Allemagne	6,186	4,784	10,970	39,452 50	10,326	10,844	21,170	50,470 07
Totaux	17,235	17,235		130,712 50	29,249	29,249		146,255 88
	1854.				1858.			
Pays-Bas	2,343	3,164	5,507	18,015 00	3,628	3,784	7,412	14,662 46
Angleterre	1,117	4,583	5,700	37,457 50	14,941	16,885	31,826	56,525 98
France	4,753	3,801	8,554	22,320 00	9,340	6,146	15,486	23,937 45
Allemagne	5,991	2,656	8,647	22,040 00	12,050	13,144	25,194	12,344 49
Totaux	14,204	14,204		99,832 50	39,959	39,959		137,449 78

Tableau du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques, en transit par la Belgique (suite).

PAYS.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.
	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.		Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	
	1859.				1860.			
				fr. c.				fr. c.
Pays-Bas	5,939	4,997	10,936	15,924 90	7,586	5,639	13,225	16,368 46
Angleterre	14,424	21,294	35,718	73,305 21	13,168	25,158	38,326	76,147 28
France	15,617	8,983	24,600	34,324 10	12,459	6,531	18,990	25,550 56
Allemagne	11,015	11,721	22,736	36,124 96	17,194	13,076	30,267	34,455 24
TOTAUX	46,995	46,995		159,676 47	50,404	50,404		152,521 54

Mouvement général et recette totale des correspondances télégraphiques.

Si nous faisons maintenant la récapitulation du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques de toute nature, pendant les années 1851 à 1860, nous obtiendrons les résultats qui vont suivre.

En 1851, le mouvement comportait 14,025 dépêches électriques, savoir : 6,652 du service intérieur, 6,054 des services internationaux et 1,319 du transit; — en 1855, ces quatre nombres montaient respectivement à 61,455, — 17,279, — 34,725 et 9,429; — en 1860, nous avons trouvé 225,819, — 80,216, — 95,199 et 50,404.

Sur l'ensemble, l'accroissement a été de 47,408 télégrammes pour la période de 1851 à 1855 et de 164,586 télégrammes pour la période de 1855 à 1860; pour les dix années, la différence est de 211,794 télégrammes en plus.

De 1855 à 1860, la recette a plus que doublé.

Le produit perçu en 1860 se répartit comme suit, dans l'ordre de l'importance des trois sources de revenus dont il se compose :

Télégrammes.		fr. c.
95,199	pour les correspondances internationales	232,877 28
50,404	— — de transit	152,521 54
80,216	— — de l'intérieur	142,344 91
	Ensemble	527,743 73

Le classement n'est donc pas le même au point de vue de la recette qu'au point de vue du mouvement : il y a, dans le transit, moins de correspondances que dans le service intérieur, et cependant ce dernier service produit 10,000 francs de moins que le transit.

Proportionnellement au nombre des télégrammes transmis, la différence a été beaucoup plus considérable encore en 1859; elle se remarque, d'ailleurs, pour tous les exercices antérieurs, et il est évident que c'est à la tarification qu'elle doit être exclusivement attribuée.

La progression annuelle, de même que la marche des opérations successives de la période décennale (1851 à 1860), sont exposées dans le tableau suivant :

Tableau du mouvement et de la recette des correspondances télégraphiques. (Récapitulation des trois tableaux précédents.)

NATURE des CORRESPONDANCES	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.
	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.		Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	
	1851 (du 15 mars au 31 décembre).				1852.			
				fr. c.				fr. c.
A l'intérieur	6,652	6,652	13,304	23,192 20	14,159	14,159	28,318	45,322 50
Internationales	6,054	6,054	12,108	43,462 50	20,656	20,656	41,312	95,787 50
Transit	1,319	1,319	2,638	13,201 50	17,235	17,235	34,470	130,712 50
TOTAUX	14,025	14,025		79,856 20	52,050	52,050		271,822 50
	1853.				1854.			
A l'intérieur	9,807	9,807	19,614	34,747 60	16,719	16,719	33,438	53,025 00
Internationales	10,103	10,103	20,206	64,749 30	29,492	29,492	58,984	128,377 50
Transit	7,307	7,307	14,614	67,402 25	14,204	14,204	28,408	99,832 50
TOTAUX	27,217	27,217		163,899 15	60,415	60,415		281,235 00

NATURE des CORRESPONDANCES.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.	NOMBRE DE DÉPÊCHES			RECETTE.
	Reçues.	Expédiées.	TOTAL.		Reçues.	Expédiées.	TOTAL.	
	1855.				**1858.**			
				fr. c.				fr. c.
A l'intérieur	17,279	17,279	34,558	52,214 50	47,673	47,673	95,346	89,314 05
Internationales	34,725	34,725	69,450	147,210 50	58,094	58,094	116,188	187,162 72
Transit	9,429	9,429	18,858	58,437 75	39,959	39,959	79,918	137,449 78
Totaux	61,433	61,433		257,859 75	145,726	145,726		413,926 55
	1856.				**1859.**			
A l'intérieur	32,862	32,862	65,724	71,286 60	65,465	65,465	130,930	126,297 57
Internationales	45,375	45,375	90,750	166,555 95	83,780	83,780	167,560	220,032 70
Transit	21,036	21,036	42,072	100,769 77	46,995	46,995	93,990	159,676 17
Totaux	99,273	99,273		338,612 32	196,240	196,240		506,006 44
	1857.				**1860.**			
A l'intérieur	41,434	41,434	82,868	81,647 00	80,216	80,216	160,432	142,344 91
Internationales	48,367	48,367	96,734	173,434 91	95,199	95,199	190,398	232,877 28
Transit	29,249	29,219	58,498	146,255 88	50,404	50,404	100,808	152,521 54
Totaux	119,050	119,050		401,337 79	225,819	225,819		527,743 73

Nous avons déjà dit que la longueur moyenne des télégrammes va en diminuant chaque année; voici des chiffres qui confirmeront cette observation.

La répartition des dépêches électriques, par rapport au nombre de mots qu'elles contiennent, se traduit ainsi :

	1857.	1858.
De 1 à 15 mots	67 p. %	71 p. %.
— 16 à 20 —	18 —	15 —
— 21 à 25 —	10 —	9 —
Au delà de 25 mots	5 —	5 —
	1859.	**1860.**
De 1 à 20 mots	76.2 p. %	84 p. %.
— 21 à 30 —	14.0 —	10 —
— 31 à 40 —	4.8 —	3 —
Au delà de 40 mots	5.0 —	3 —

D'après ces indications, la place occupée dans le mouvement général, par les dépêches de 1 à 15 mots, en 1858, excédait la place occupée par les mêmes correspondances dans le mouvement général de 1857. — De même, tandis que les télégrammes de 1 à 20 mots avaient fourni seulement 76.2 p. % du mouvement de 1859, ils en représentaient 84 p. % en 1860.

La proportion applicable aux télégrammes simples s'accroît; la proportion répondant au mouvement des télégrammes plus longs diminue : le public se familiarise avec les formules abrégées de la télégraphie.

Les employés se familiarisent, de leur côté, avec le travail si accéléré qui leur incombe; plus ils transmettent de dépêches, plus ils devraient, semble-t-il, commettre d'erreurs dans leurs opérations; et cependant, c'est le contraire qui se produit : en 1851, 32 employés transmettant 14,025 dépêches commettaient 1 faute par 500 mots transmis ou reçus; en 1860, 158 agents (5 fois le nombre de 1851), transmettant 225,819 télégrammes (15 fois le nombre de 1851), n'ont plus commis que 1 erreur par 2,000 mots (le quart du nombre de 1851). Ils étaient même arrivés, en 1858, à n'avoir que moins d'une erreur par 3,000 mots; et, en 1857, la moyenne se calculait à 1 erreur pour 2,500 mots.

Les dépêches échangées se classent, quant à la nature de leur objet, dans l'ordre suivant :

	1858.	1859.	1860.
Transactions commerciales	38.0 p. %	51.0 p. %	55.0 p. %
Nouvelles de Bourse	37.0 —	26.0 —	20.0 —
Affaires privées	16.5 —	16.3 —	20.0 —
Correspondances des journaux	6.0 —	4.8 —	4.0 —
Dépêches d'État	2.5 —	1.9 —	1.0 —

On sera peut-être étonné de voir que la correspondance des journaux fasse une si petite part du mouvement général; mais cette part a déjà été jusqu'à 16 p. % : c'était en 1857, et les événements de l'époque expliquent cette circonstance; on voit, d'ailleurs, que la situation s'est prolongée jusque dans les premiers mois de 1858.

Les renseignements qui précèdent font une abstraction complète des télégrammes transmis gratuitement pour le service de l'administration; le nombre de ces derniers forme un total fort respectable et qui va croissant tous les jours : on a compté 14,292 *dépêches de service* en 1852, et la statistique en relève 105,532 pour 1860.

Ces dépêches sont beaucoup plus concises que celles du public ; elles avaient, en 1851, une longueur moyenne de 28 mots ; en 1852 et 1853, elles n'en ont plus eu que 23 ; elles sont ensuite graduellement descendues à 17, 16, 15 et 14 mots ; ce dernier nombre représente la moyenne de 1860. Le service des télégraphes même ne demande que 14.50 p. % des dépêches dont il s'agit ; le surplus (85.50 p. %) est échangé pour le service des chemins de fer et plus particulièrement pour le mouvement des convois.

Le tableau suivant comprend des indications intéressantes sur la répartition proportionnelle des dépêches, sur leur objet et leur longueur ; il contient, en outre, divers détails dont quelques-uns fixeront sans doute l'attention :

OBJETS.				1851.	1852.	1853.	1854.	1855.
	LIMITE DE LA DÉPÊCHE SIMPLE.			1°	1°	1°	1°	1°
	1° 25 mots.	2° 15 mots.	3° 20 mots.					
Nombre de dépêches privées (Proportion sur 100 dépêches).	1 à 25 mots.	1 à 15 mots.	1 à 20 mots.	77.3	81.1	84.5	87.8	94.5
	26 à 50 id.	16 à 20 id.	21 à 30 id.	19.8	16.7	13.9	10.2	6.6
	51 à 100 id.	21 à 25 id.	31 à 40 id.	2.6	1.7	1.3	1.5	1.5
	Au delà de 100 mots.	Au delà de 25 mots.	Au delà de 40 mots.	0.3	0.5	0.3	0.5	0.4
Taxes accessoires. (Proportion sur 1,000 dépêches).	Dépêches taxées de nuit			6.0	4.0	0.4	0.3	0.2
	Id. urgentes (triple taxe)			»	»	»	»	»
	Réponses payées d'avance			31.0	42.0	11.0	6.0	7.0
	Accusés de réception			»	»	0.2	0.2	»
	Répétitions ou collationnements			0.1	»	0.3	0.2	»
	Copies ordinaires			29.0	15.0	4.0	1.0	0.1
Nombre de dépêches transmises et reçues pendant la nuit, à Bruxelles				»	»	»	»	1,050
Nature des communications. (Proportion sur 100 dépêches).	Dépêches d'État			4	3	1.5	2.0	2.5
	Nouvelles de Bourse			60	54	40.5	37.0	26.0
	Transactions commerciales			19	26	42.0	39.0	42.0
	Correspondances des journaux			7	4	4.0	5.5	8.0
	Affaires privées			10	13	12.0	16.5	21.5
Longueur moyenne des dépêches.	Nombre de mots.	Réel		25	19	19	21	24
		Taxé						
Erreurs de transmission de copie.	Nombre d'erreurs sur 1,000 mots transmis ou reçus			2.00	1.20	1.10	1.30	1.00
Dépêches de service.								
Mouvement.	Nombre de dépêches transmises			5,661	14,292	24,262	34,681	46,149
Longueur moyenne des dépêches.	Nombre de mots			28	23	23	17	17
Nature des communications. (Proportion sur 100 dépêches.)	Mouvement des convois			52	52	64	63	61
	Colis égarés ou dévoyés			12	13	13	14	10
	Services divers des chemins de fer			18	14	8	6	15
	Service des télégraphes			18	21	15	17	14
État des lignes.								
Développement des fils en kilomètres				1,001	1,597	2,100	2,480	2,554
Nombre de bureaux télégraphiques belges				10	28	42	45	50
Id. id. id. étrangers				200	290	509	955	1,050
Id. d'appareils en service				20	60	74	87	97
Id. de télégraphistes				32	40	57	71	76

OBJETS.				1856.		1857.		1858.		1859.		1860.
	LIMITE DE LA DÉPÊCHE SIMPLE.											
	— 1° 25 mots. —	— 2° 15 mots. —	— 3° 20 mots. —	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	3°	3°
Nombre de dépêches privées. (Proportion sur 100 dépêches.)	1 à 25 mots	1 à 15 mots.	1 à 20 mots.	96.0	65	96.0	67	94.5	71.0	90.4	76.2	84.0
	26 à 50 id.	16 à 20 id.	21 à 30 id.	3.0	17	2.8	18	3.9	15.0	7.6	14.0	10.0
	51 à 100 id.	21 à 25 id.	31 à 40 id	0.8	10	0.8	10	1.1	9.0	1.6	4.8	3.0
	Au delà de 100 mots.	Au delà de 25 mots.	Au delà de 40 mots.	0.2	8	0.4	5		5	5.0	0.4	5.0	3.0
Taxes accessoires. (Proportion sur 1,000 dépêches.)	Dépêches taxées de nuit			»		0.2		0.4		»		»
	Id. urgentes (triple taxe)			10.0		17.0		9.4		58.0		44.0
	Réponses payées d'avance			20.0		20.0		23.0		22.5		11.0
	Accusés de réception			0.1		0.1		0.01		0.005		0.02
	Répétitions ou collationnements			0.1		0.7		0.6		0.2		0.07
	Copies ordinaires			0.1		1.0		2.1		14.6		15.0
Nombre de dépêches transmises et reçues pendant la nuit, à Bruxelles				16,400		12,743		18,269		25,496		18,303
Nature des communications. (Proportion sur 100 dépêches.)	Dépêches d'État			2		3		2.5		1.9		1
	Nouvelles de Bourse			35		36		37.0		26.0		20
	Transactions commerciales			40		39		38.0		51.0		55
	Correspondances des journaux			8		16		6.0		4.8		4
	Affaires privées			15		6		16.5		16.3		20
						25 mots.	15 mots.	25 mots.	15 mots.	25 mots.	20 mots.	
Longueur moyenne des dépêches.	Nombre de mots.	Réel		23								
		Taxé		20		21	15	21	15	27	22	20
Erreurs de transmission de copie.	Nombre d'erreurs sur 1,000 mots transmis ou reçus.			0.50		0.40		0.31		0.77		0.30
Dépêches de service.												
Mouvement :	Nombre de dépêches transmises			43,666		59,371		72,058		80,739		103,532
Longueur moyenne des dépêches.	Nombre de mots			17		16		16		15		14
Nature des communications. (Proportion sur 100 dépêches.)	Mouvement des convois			49		55		56		63.0		81.0
	Colis égarés ou dévoyés			10		13		8		6.3		3.0
	Services divers des chemins de fer			25		15		15		9.0		1.5
	Service des télégraphes			16		17		21		21.7		14.5
État des lignes.												
Développement des fils en kilomètres				2,681		3,016		3,324		3,637		4,115
Nombre de bureaux télégraphiques belges				50		62		75		85		144
Id. id. id. étrangers				1,420		1,699		2,431		2,812		3,758
Id. d'appareils en service				113		138		155		178		236
Id. de télégraphistes				90		113		126		144		158

CHAPITRE V.

INDUSTRIE MINÉRALE.

Au moment où le Rapport décennal sur la situation administrative de la Belgique pour la période de 1841 à 1850 a été publié, il existait, au Ministère des travaux publics, une *direction spéciale des mines* ayant dans ses attributions la concession des mines, la surveillance de leur exploitation et les mesures de police y relatives, le règlement des redevances sur les mines, l'autorisation d'établir des usines minéralurgiques et sidérurgiques, la surveillance de ces usines, la police des chaudières à vapeur. — Par arrêté royal du 22 septembre 1859, ces attributions ont été réunies à celles de la direction des affaires générales et du personnel, à la direction générale des ponts et chaussées et des mines.

Attributions du corps des mines. — Depuis 1850, il a été apporté, dans l'organisation du service et du corps des ingénieurs des mines, diverses modifications successives dont il serait superflu de donner l'énumération : il suffira de faire connaître quelle est la situation actuelle, sous ce rapport.

Le corps des ingénieurs des mines est chargé, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, de veiller et de pourvoir à l'exécution des lois, règlements et arrêtés concernant :

1° Les mines, minières, tourbières, carrières et usines;

2° Les appareils à vapeur, à l'exception de ceux :

A. Servant à l'exploitation des chemins de fer de l'État et à l'alimentation des canaux de l'État; *B.* appartenant à des établissements privés non régis par la loi du 21 avril 1810 et situés dans les provinces d'Anvers, de Brabant, de la Flandre occidentale, de la Flandre orientale et de Limbourg.

Division du territoire pour le service du corps des ingénieurs des mines. — Le service des mines forme deux directions comprenant : la première, la province de Hainaut; la seconde, les huit autres provinces.

Les directions sont subdivisées, par le Ministre, en arrondissements et ceux-ci en districts, en prenant pour base le nombre de siéges d'extraction des mines, leur importance, les difficultés d'exploitation et subsidiairement la distance des exploitations les unes des autres.

Personnel du corps des mines. — Ce corps est composé d'un inspecteur général, d'ingénieurs en chef, d'ingénieurs ordinaires et de sous-ingénieurs.

A chaque direction est préposé un *ingénieur en chef directeur*, à chaque arrondissement un ingénieur de 1re ou de 2e classe portant le titre d'*ingénieur principal*, et à chaque district est attaché, pour la surveillance habituelle, un ingénieur de 3e classe ou un sous-ingénieur.

Le cadre des ingénieurs des mines est divisé en trois sections : section d'activité, section de disponibilité, section de non-activité.

La *section d'activité* comprend les membres du corps attachés à l'administration centrale des ponts et chaussées et des mines et ceux qui sont chargés du service dans les provinces. Cette section se compose de : 1 inspecteur général, 2 ingénieurs en chef de 1re ou de 2e classe, 21 ingénieurs de 1re, de 2e ou de 3e classe et 26 sous-ingénieurs.

La *section de disponibilité* comprend : 1° les membres du corps qui, par suite de suppression d'emploi, ne peuvent être maintenus dans la section d'activité; 2° ceux qui, pour cause de maladie ou d'infirmités, ou pour d'autres motifs, se trouvent momentanément dans l'impossibilité de remplir convenablement leurs fonctions; 3° ceux qui sont détachés à un Département ministériel pour un service en dehors des attributions des ingénieurs des mines; 4° ceux qui, par suite de congé, se retirent temporairement du service de l'État, pour s'attacher au service des compagnies ou pour toute autre cause analogue.

Sont placés dans la *section de non-activité*, les membres du corps coupables de négligence habituelle ou de faits graves qui n'entraînent pas la révocation.

Fonctions et attributions. — L'*inspecteur général* est attaché à l'administration centrale des ponts et chaussées et des mines. Il concourt, sous les ordres du directeur général, à l'expédition de toutes les affaires. Il donne son avis motivé sur les affaires qui lui sont communiquées par le Ministre. Il a la surveillance des services en province, et en fait, tous les ans, au moins, une inspection détaillée; il se transporte, en outre, en tout temps, sur les points où sa présence est nécessaire. Il correspond avec les ingénieurs en chef et les ingénieurs. Le résultat de chacune de ses tournées est consigné dans un rapport qu'il adresse au Ministre aussitôt après son retour dans sa résidence. Il soumet au Ministre les propositions dont l'adoption lui semble avantageuse pour l'administration ou pour l'industrie.

Les *ingénieurs en chef* sont placés à la tête des directions. Ils portent le titre d'ingénieur en chef directeur. Ils ont pour mission d'assurer la marche régulière du service. Ils veillent à l'exécution des lois, règlements et arrêtés relatifs aux attributions du corps des ingénieurs des mines. Ils visitent les établissements compris dans leur direction assez souvent pour se tenir au courant des circonstances et des détails dont la connaissance est nécessaire à l'accomplissement de leur mission. Ils donnent au Ministre, au Gouverneur et à la députation permanente du conseil provincial les renseignements et avis qui

leur sont demandés, et leur adressent les rapports et propositions qu'ils jugent utiles au bien du service et à la prospérité de l'industrie nationale.

Les *ingénieurs de 1re ou de 2e classe* sont placés à la tête des arrondissements, sous les ordres des ingénieurs en chef. Ils portent le titre d'*ingénieur principal*. Ils visitent fréquemment et en détail les établissements compris dans leur ressort. Ils veillent et participent à l'exécution des lois, règlements et arrêtés, selon ce qui est prescrit dans ces diverses dispositions. Ils donnent leur avis motivé sur toutes les affaires entrant dans leurs attributions. Ils donnent à l'ingénieur en chef tous les renseignements qui leur sont demandés et lui soumettent toutes les propositions qu'ils jugent utiles. Ils sont autorisés à correspondre directement avec les Gouverneurs pour le service des machines à vapeur.

Les *ingénieurs de 3e classe* sont placés sous les ordres des ingénieurs en chef ou des ingénieurs principaux; ils les secondent dans l'accomplissement de leurs divers travaux. Ceux qui sont attachés aux ingénieurs d'arrondissement sont chargés, en outre, de la surveillance d'un certain nombre d'établissements; ils sont soumis, sous ce rapport, aux obligations imposées aux sous-ingénieurs et définies ci-après. Ils remplacent les ingénieurs principaux en cas d'absence, de maladie ou d'autres empêchements. Ils peuvent être appelés à diriger un arrondissement ou être placés en service général.

Les *sous-ingénieurs* sont attachés aux ingénieurs en chef pour les seconder dans le service général, ou préposés au service des districts sous les ordres des ingénieurs d'arrondissement. Ils inspectent aussi souvent que leurs chefs le jugent nécessaire, les établissements compris dans leurs districts. Ils visitent en détail, au moins une fois par semestre, les travaux intérieurs de toutes les mines dont la surveillance leur est confiée, en exerçant une attention spéciale sur celles qui offrent le plus de dangers pour les mineurs. Dans ces visites, ils portent principalement leur attention sur ce qui intéresse l'aménagement des travaux, la conservation de la mine et la sûreté des mineurs; sur les moyens d'éclairage, d'aérage, de soutènement, d'abatage, d'extraction, d'épuisement et de descente; sur l'emploi de la poudre, la conservation des eaux et des propriétés de la surface; ils vérifient les plans d'avancement des travaux, constatent la tenue régulière des registres d'avancement, procèdent au contrôle des ouvriers et de leurs livrets, etc. Ils surveillent l'exécution des règlements sur les machines à vapeur. Ils constatent, par procès-verbaux, les accidents, ainsi que les contraventions de toute nature aux lois, règlements et arrêtés relatifs au service du corps des ingénieurs des mines. Ils dépouillent les éléments nécessaires à l'assiette de la redevance proportionnelle et réunissent les documents de la statistique détaillée des mines, minières, carrières, usines et machines à vapeur. Ils procèdent à la vérification des plans de surface des demandes en concession de mines et des plans d'établissement ou de changement d'usines. Ils soumettent à leur chef des rapports périodiques de leurs opérations et inscrivent, dans un registre ouvert pour cet objet au bureau de l'ingénieur d'arrondissement, le résultat des observations faites dans leurs tournées.

Conseil des ingénieurs des mines. — Le Conseil des ingénieurs des mines est composé :

Du directeur général de l'administration des ponts et chaussées et des mines, *président*;

De l'inspecteur général des mines;

Des deux ingénieurs en chef;

D'un ou de plusieurs ingénieurs de 1re ou de 2e classe, à désigner, chaque année, par le Ministre.

Le directeur à l'administration centrale ayant la direction des mines dans ses attributions ou, à son défaut, l'officier des mines adjoint à l'inspecteur général, remplit les fonctions de secrétaire, sans voix délibérative.

Le Conseil se réunit sur la convocation du Ministre. Il donne son avis motivé sur toutes les questions d'art, d'administration, de police, de personnel qui lui sont soumises par le Ministre. Il soumet, de son côté, au Ministre toutes les propositions que lui dicte l'intérêt du service.

Conseil des mines. — Le Conseil des mines exerce les attributions conférées au Conseil d'État par la loi du 21 avril 1810 sur les mines, à l'exception des demandes en concession ou extension de mines de fer. Le Conseil des mines se compose d'un président et de quatre conseillers, nommés par le Roi, et de quatre conseillers honoraires, également nommés par le Roi à l'effet de suppléer les membres effectifs; les membres titulaires du Conseil des mines résident à Bruxelles. Un greffier, nommé par le Roi, est attaché au Conseil.

Le Conseil des mines se réunit deux fois par semaine; il peut être convoqué extraordinairement par le président. Le Conseil ne peut délibérer qu'au nombre fixe de cinq membres; son avis est motivé. L'avis du Conseil est précédé d'un rapport écrit fait par l'un de ses membres, et contenant les faits et l'analyse des moyens; ce rapport est déposé au greffe; la notification du dépôt est faite aux parties intéressées.

Les délibérations du Conseil des mines sont soumises à l'approbation du Roi; aucune concession ne peut être accordée contre l'avis du Conseil.

Première partie. — *Industrie houillère.*

§ 1er. — Terrain houiller.

La Belgique est traversée, de l'ouest vers l'est, par une zone de terrain houiller renfermant un grand nombre de couches superposées.

Cette zone se divise en deux bassins principaux. Ils commencent l'un au levant, l'autre au couchant de la gorge étroite et profonde dans laquelle coule le ruisseau de *Samson* (province de Namur).

Le bassin *occidental*, qui est le plus important, se dirige par Namur et par la vallée de la Sambre, en s'élargissant constamment jusqu'à Charleroy, où il atteint son plus grand développement en Belgique (15,000 mètres ou 3 lieues du nord au sud).

Le terrain houiller continue alors, sur une largeur d'environ 2 lieues, vers Mons, puis vers Valenciennes et Douai. L'étendue de ce bassin est de 6 lieues dans la province de Namur et de 13 lieues dans celle de Hainaut; il comprend, en Belgique, une étendue de 90,051 hectares, dont 75,725 dans la province de Hainaut et 14,326 dans celle de Namur.

Le bassin houiller *oriental* fait, avec le précédent, un angle d'environ 32 degrés. Il suit la vallée de la Meuse, en s'élargissant de plus en plus jusqu'au delà de Liége, où il atteint une

largeur de 3 lieues, du nord au sud. Il se prolonge vers le duché de Limbourg (Pays-Bas), où sont situées quelques mines, et vers la Prusse, où l'on exploite la houille à Rolduc et à Eschweiler.

L'étendue de ce bassin est de 13 lieues, 2 dans la province de Namur et 11 dans celle de Liége.

L'étendue superficielle est évaluée à 44,062 hectares, dont 41,745 dans la province de Liége et 2,317 dans celle de Namur.

Le terrain houiller occupe $^1/_{23}$ de l'étendue superficielle du royaume.

§ 2. — Description sommaire des bassins houillers.

Province de Hainaut. — Il y a peu de contrées aussi riches, en combustible minéral, que la province de Hainaut.

Le bassin houiller la traverse de l'ouest à l'est sur une longueur de plus de 65 kilomètres, et y présente une largeur moyenne d'environ 12 kilomètres. Il y occupe donc une surface de 780 kilomètres carrés (78,000 hectares), ou plus de 31 lieues carrées de 5,000 mètres.

La limite nord passe au sud de Wiers, à Bon-Secours, près de Péruwelz, à une demi-lieue au nord de Ville-Pommerœul, à un quart de lieue au nord de Baudour, à une demi-lieue au nord de l'église de Nimy, au Rœulx, à Thiméon, à Heppignies, à Fleurus et à Wanfercée. La limite sud se trouve, à l'entrée de la province, à 500 mètres environ au nord de Marchipont, passe un peu au nord des clochers d'Audregnies et de Wihéries, dans les villages d'Eugies, de Genly et d'Harmignies, un peu au sud de Binche, de Landelies et de Jamioulx, à Loverval, à Bouffioulx et enfin à Aiseau, où le terrain houiller quitte la province de Hainaut pour entrer dans celle de Namur.

Dans l'arrondissement de Charleroy, depuis Fontaine-l'Évêque jusqu'à Mont-sur-Marchienne, le bassin houiller est divisé, par des bancs calcaires, en deux parties, suivant sa longueur; la partie méridionale n'a guère qu'une demi-lieue de largeur en moyenne, et ne contient qu'un petit nombre de couches de médiocre qualité.

Les bancs calcaires se montrent encore à l'ouest de Mons, dans les communes de Boussu et de Thulin.

On rencontre, dans la province de Hainaut, toutes les espèces de houille, depuis le charbon le plus maigre, désigné, par quelques auteurs, sous le nom d'*anthracite*, jusqu'au charbon le plus gras et le plus propre à la fabrication du coke. On trouve, en outre, à l'ouest de Mons et dans la partie centrale du bassin houiller, une espèce particulière de charbon très-flambant, dit *Flénu*, analogue à celui de Newcastle, en Angleterre, et qui est très-recherché pour la fabrication du gaz à éclairer et pour le service des appareils évaporatoires.

Province de Namur. — C'est dans cette province, entre les villages de Thon et de Samson, que se trouve le point de partage des deux grands bassins houillers de la Belgique. Le bassin oriental, comme nous l'avons dit, se prolonge dans la province de Liége et jusqu'en Prusse; le bassin occidental, après avoir parcouru la province de Namur, en suivant la vallée de la Sambre, continue à travers les arrondissements de Charleroy et de Mons, puis passe en France, où il s'étend jusqu'au delà de Béthune.

Le bassin oriental, qui ne traverse la province de Namur que sur une longueur de deux lieues environ, est partagé en deux, par une presqu'île de terrain calcaire qui s'avance jusqu'au village d'Andenelle. Sa largeur, à la limite de la province de Liége, est d'environ une lieue. Sa superficie peut être évaluée à 2,317 hectares.

Le bassin occidental se présente, dans la province de Namur, sous la forme d'un triangle occupant toute la vallée de la Sambre, et dont le sommet est situé dans la commune de Maizeret, tandis que la base s'étend, le long de la limite de la province de Hainaut, depuis l'église de Velaine jusqu'à 1,000 mètres environ au sud de l'église de Falizolle. Sa plus grande largeur, dans la province de Namur, est d'environ une lieue et demie. Sa longueur, dans cette province, est de six lieues; sa superficie totale peut être évaluée à 14,326 hectares.

Les exploitations de la province de Namur prennent d'autant plus d'importance qu'elles s'éloignent du point de séparation des deux bassins. Ce sont les mines les plus rapprochées de la province de Hainaut qui possèdent les couches comparativement les plus puissantes et les plus riches. C'est en même temps dans ces localités que les puits sont portés à la plus grande profondeur.

Indépendamment des portions de ces deux bassins que nous venons de décrire, la province de Namur renferme encore de petits bassins accessoires, où l'existence de la houille a été reconnue, mais non en quantité suffisante pour y établir une exploitation.

Province de Luxembourg. — Cette province ne renferme qu'une seule concession de houille : c'est celle de *Bende*, située sur un bassin isolé et secondaire, au sud du bassin principal qui traverse la province de Liége.

Province de Liége. — La partie du bassin houiller située sur la rive gauche, s'étend depuis Seilles jusqu'en face de Visé, en formant un bandeau sensiblement parallèle au cours de la Meuse, sur une longueur d'environ 55,000 mètres, et sur une largeur moyenne d'environ 3,500 mètres.

A la rive droite de la Meuse, le bassin houiller se montre d'abord depuis Andenne jusqu'à Ben, et continue, en prenant un plus grand développement vers l'est, depuis Ramet jusqu'à Argenteau, d'une part, et Welkenraedt, d'autre part.

Cette partie de la province contient, en outre, trois petits bassins houillers isolés : ceux de Modave, de Theux et d'Ocquier. Ce dernier seul est, en partie, concédé et exploité. Le petit bassin de Theux n'a été l'objet que de quelques travaux infructueux de reconnaissance.

§ 3. — Mines de houille.

1. *Nombre et étendue des mines concédées ou tolérées provisoirement.* — A la date du 31 décembre 1850, il existait, en Belgique, 310 mines de houille, dont 254 concédées et 56 tolérées provisoirement; ces mines embrassaient, dans leur ensemble, une superficie de 130,569 hectares, savoir : les mines concédées, 103,966 hectares et les mines tolérées provisoirement, 26,603 hectares. Dix ans plus tard, c'est-à-dire au 31 décembre 1860, le nombre total des mines était descendu à 290 et avait ainsi diminué de 20; mais la diminution porte exclusivement sur les mines tolérées provisoirement, les mines concédées s'étant accrues de 12 en nombre et de 10,952 hectares en surface.

Quant aux mines tolérées provisoirement, leur importance décroît progressivement chaque année : ainsi elles occupaient encore, en 1850, 20.37 p. % de la surface totale des mines, tandis que la proportion ressort à 10.20 p. % seulement pour 1860.

L'augmentation successive des mines de houille concédées et la réduction continue qui se remarque en ce qui concerne les mines tolérées provisoirement sont indiquées par le tableau suivant, qui donne la situation constatée pour chacune des années de la période décennale de 1851-1860.

En 1841, la surface des mines concédées se calculait à 71,775 hectares ; elle a donc plus que doublé en vingt ans. Durant le même laps de temps, la surface des mines tolérées provisoirement a, au contraire, diminué de plus de 75 p. % : elle est tombée de 52,445 hectares, chiffre de 1841, à 13,052 hectares, chiffre de 1860.

PROVINCES.	MINES.	1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
		NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.
			Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.
Hainaut . .	concédées. . .	104	62,284	104	63,844	106	64,180	106	64,180	108	66,614	104	66,878	103	66,988	100	67,135	100	67,421	101	67,551
	tolérées provis^{t}.	49	24,261	49	19,165	38	17,677	36	17,677	31	15,053	30	14,987	29	14,239	26	13,372	26	13,372	24	13,052
Namur. . .	concédées . .	40	12,210	40	12,210	40	12,210	40	12,210	40	12,210	40	12,210	41	12,210	41	12,249	41	12,249	40	12,249
Luxembourg.	concédées . .	1	127	1	127	1	127	1	127	1	127	1	127	1	127	1	127	1	127	1	127
Liége . . .	concédées . .	109	29,357	109	31,506	109	31,506	109	31,182	114	32,996	120	33,288	122	34,564	122	34,664	122	34,858	124	34,971
	tolérées provis^{t}.	6	2,342	6	2,342	6	2,342	7	1,191	2	567	1	416	»	»	»	»	»	»	»	»
Le royaume.	concédées . .	254	103,978	254	107,687	256	108,423	256	107,699	263	111,977	265	112,501	267	113,983	264	114,472	264	114,633	266	114,899
	tolérées provis^{t}.	55	26,603	55	21,507	44	20,019	43	18,868	33	15,620	31	15,403	29	14,239	26	13,372	26	13,372	24	13,052

Il est à noter, ainsi que les statistiques du Département des travaux publics en font ordinairement l'observation, que les chiffres de ce tableau ne représentent pas, avec une exactitude rigoureuse, l'étendue superficielle réellement concédée ou attribuée à l'exploitation. Il existe, en effet, dans certaines localités de la province de Hainaut, spécialement au Flénu, un assez grand nombre d'exploitations houillères situées les unes sous les autres dans la même zone de terrain. Ce sont des concessions par *couches* ou *veines* qui ne donnent point le droit d'exploiter de fond en comble entre les limites verticales ; elles ont été instituées anciennement par les seigneurs hauts justiciers.

2. *Mines de houille en exploitation.* — Si le nombre des mines de houille exploitées a baissé de 20 pendant la période décennale de 1851-1860, l'étendue livrée à l'exploitation a, par contre, augmenté de 5,459 hectares. Au 1er janvier 1861, les travaux des mines s'exerçaient sur une superficie totale de 93,944 hectares, soit 3.19 p. % de l'étendue superficielle du royaume, laquelle mesure, comme on sait, 2,945,595 hectares ou 1,178 lieues carrées métriques.

Ici encore, l'augmentation appartient aux mines concédées, la surface attribuée aux mines tolérées provisoirement n'ayant fait que décroître fort sensiblement depuis 1850 et même depuis 1845, année à partir de laquelle la distinction a commencé à être établie, dans les statistiques, entre les deux catégories mentionnées.

Voici quelle a été, de 1851 à 1860, la situation des mines de houille exploitées, sous le double rapport du nombre et de l'étendue.

PROVINCES.	MINES.	1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
		NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.	NOMBRE.	ÉTENDUE.
			Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.		Hect.
Hainaut . .	concédées. . .	80	43,787	79	43,825	79	44,504	79	45,216	79	45,216	80	49,433	82	57,900	76	48,334	81	58,746	80	57,802
	tolérées provis^{t}.	25	11,300	20	9,618	12	6,210	11	6,104	11	6,104	14	6,648	14	6,648	10	5,681	9	5,461	9	5,461
Namur. . .	concédées . .	28	9,663	28	9,663	28	9,723	27	9,632	25	8,234	28	9,723	28	9,113	24	7,122	22	6,948	24	7,262
Luxembourg.	concédées . .	1	127	1	127	1	127	1	127	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liége . . .	concédées . .	73	22,060	74	22,460	74	22,692	72	21,734	97	24,276	81	24,231	81	24,113	83	24,028	81	23,426	79	23,419
	tolérées provis^{t}.	3	775	3	775	3	775	3	775	3	775	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Le royaume	concédées . .	182	75,637	182	75,775	182	77,046	179	76,707	201	77,724	189	83,389	191	91,426	183	79,484	186	89,420	183	88,483
	tolérées provis^{t}.	28	12,075	23	10,393	15	6,985	14	6,879	14	6,879	14	6,648	14	6,648	10	5,681	9	5,461	9	5,461

3. *Siéges d'exploitation.*— Le tableau suivant donne le dénombrement des siéges d'exploitation en activité, en réserve ou en construction, pendant chacune des années 1851 à 1860. Le nombre de siéges, au 31 décembre 1860, s'élevait à 355 pour ceux qui étaient en activité, à 137 pour ceux qui étaient en réserve et à 46 pour ceux qui étaient en construction. Comparativement à la situation constatée au 31 décembre 1850, ces chiffres accusent une diminution de 54 siéges, savoir : pour la première et pour la deuxième catégorie, des réductions respectives de 33 et de 22 siéges, et pour la troisième, une augmentation de 21 siéges. La différence se répartit comme suit, entre les quatre provinces minières :

Diminution de 39 siéges, dans le Hainaut.
Id. de 25 id. dans la province de Namur.
Id. de 4 id dans le Luxembourg.

Ensemble 65 siéges, *en moins.*
Augmentation de 11 siéges, dans la province de Liége.

Reste 54 siéges, *en moins.*

PROVINCES.	SIÉGES D'EXPLOITATION	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Hainaut	en activité	223	225	217	232	234	241	236	233	234	221
	en réserve	88	93	80	52	50	49	52	56	49	52
	en construction	20	15	19	18	28	36	38	28	26	26
Namur	en activité	54	51	47	43	39	44	45	39	37	39
	en réserve	42	35	39	56	45	46	39	43	46	44
	en construction	11	5	4	4	6	11	6	3	4	3
Luxembourg	en activité	1	1	1	1	»	»	»	»	»	»
	en réserve	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	en construction	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liége	en activité	97	93	93	93	92	106	100	109	102	95
	en réserve	33	28	28	25	28	26	28	22	35	41
	en construction	»	4	8	12	14	12	15	17	17	17
Le royaume	en activité	380	370	358	369	365	391	381	381	373	355
	en réserve	163	156	147	133	123	121	119	121	130	137
	en construction	31	24	31	34	48	59	59	48	47	46

4. *Galeries aboutissant au jour.* — En 1845, le nombre des galeries aboutissant au jour n'était que de 250, dont 52 servant à l'extraction des produits et 198 servant à l'écoulement des eaux. De 1845 à 1860, il s'est produit un accroissement de 36 galeries, savoir : 24 pour le transport et l'extraction du charbon et 12 pour l'écoulement des eaux. Au 1er janvier 1861, la situation se présentait donc comme suit :

Galeries servant à l'extraction des produits . . . 56
Id. à l'écoulement des eaux 210
Total. . . 266

Cette situation, comparée à celle que révélait la statistique de l'année 1850, accuse une augmentation de 15 galeries pour l'extraction et une diminution de 4 galeries pour l'écoulement des eaux.

On trouvera ci-dessous le relevé du nombre des galeries de chacune des deux catégories et leur répartition entre les diverses provinces minières du royaume, pour les années 1851 à 1860.

PROVINCES.	GALERIES SERVANT A	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Hainaut	l'extraction des produits	12	13	13	13	13	14	16	15	21	15
	l'écoulement des eaux	92	93	95	95	95	95	94	95	95	95
Namur	l'extraction des produits	9	9	9	10	10	7	8	7	7	7
	l'écoulement des eaux	54	44	41	50	50	46	46	48	51	48
Luxembourg	l'écoulement des eaux	1	1	1	1	»	»	1	»	»	»
Liége	l'extraction des produits	20	16	19	20	21	27	27	32	34	34
	l'écoulement des eaux	67	63	61	62	63	66	67	68	66	67
Le royaume	l'extraction des produits	41	38	41	43	44	48	51	55	62	56
	l'écoulement des eaux	214	203	198	208	208	207	208	214	212	210

3. *Moyens mécaniques d'extraction, d'épuisement et d'aérage.* — Le nombre des moyens mécaniques employés *à l'extraction de la houille* n'a pas subi de variations sensibles de 1850 à 1860 : il s'est accru seulement de 22 machines à vapeur, et il a diminué de 12 manéges. Mais il en a été autrement de la puissance de ces appareils ; ainsi les machines à vapeur employées à l'extraction, qui ne représentaient que 8,547 chevaux en 1841 et 11,348 chevaux en 1850, équivalaient, en 1860, à 19,920 chevaux-vapeur ; de sorte que, dans le cours des dix dernières années, l'augmentation a été de 8,572 chevaux ou environ 72.50 p. %; la force moyenne des appareils employés en 1850 était de 301 chevaux-vapeur ; la moyenne correspondante atteignait 491 chevaux-vapeur en 1860.

Une progression analogue s'est produite, en ce qui touche les appareils spéciaux employés à l'épuisement des eaux. Parti de 102 (chiffre de 1841), le nombre de ces appareils s'est élevé à 143 en 1850 et à 159 en 1860; la force motrice constatée à chacune de ces trois époques est évaluée à 10,079, 16,081 et 22,095 chevaux-vapeur, soit, en moyenne, respectivement 98, 112 et 143 chevaux par machine. L'accroissement de force a été de 41 p. % dans la période de 1851-1860.

La force des appareils d'épuisement continue de dépasser la force des appareils d'extraction. Cependant la différence n'était pas aussi forte en 1860 qu'en 1850, puisqu'elle était descendue de 4,533 à 2,775 chevaux. Mais un progrès vraiment remarquable doit être signalé quant aux appareils d'aérage. Les chiffres suivants prouvent combien l'amélioration est sensible à ce troisième point de vue : en 1841, on employait à l'aérage 16 machines à vapeur ayant une force de 167 chevaux ; en 1850, le nombre était de 78 machines équivalent à 777 chevaux ; en 1860, ces chiffres se trouvent remplacés par ceux-ci : 218 machines et 3,334 chevaux. En dix ans, l'augmentation a été de 140 machines ou près de 180 p. %; l'accroissement, sous le rapport de la force, dépasse 330 p. %.

Un coup d'œil jeté sur le tableau que voici permettra de suivre la marche de l'amélioration constatée, chaque année, pendant la période décennale à laquelle le présent travail s'applique plus spécialement : il n'y a pas une année qui n'ait donné une augmentation sur l'année immédiatement précédente, en ce qui concerne les moyens d'aérage.

ANNÉES.	MOYENS MÉCANIQUES.		APPAREILS EMPLOYÉS À L'EXTRACTION DE LA HOUILLE.				APPAREILS SPÉCIAUX EMPLOYÉS À L'ÉPUISEMENT DES EAUX.				MACHINES À VAPEUR EMPLOYÉES À L'AÉRAGE.			
			HAINAUT.	NAMUR.	LIÉGE.	TOTAL.	HAINAUT.	NAMUR.	LIÉGE.	TOTAL.	HAINAUT.	NAMUR.	LIÉGE.	TOTAL.
1851.	Machines à vapeur.	Nombre.	277	15	90	382	89	6	47	142	79	»	14	93
		Force en chevaux.	9,025	325	2,179	11,529	10,433	201	6,010	16,644	586	»	407	993
	Manéges.	Nombre.	27	1	»	28	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	35	3	»	38	»	»	»	»	»	»	»	»
1852.	Machines à vapeur	Nombre.	276	14	85	375	89	6	48	143	91	»	16	107
		Force en chevaux.	9,086	311	2,137	11,534	10,333	204	6,101	16,637	1,100	»	121	1,221
	Manéges.	Nombre.	25	1	»	26	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	22	1	»	23	»	»	»	»	»	»	»	»
1853.	Machines à vapeur.	Nombre	267	13	88	368	81	3	49	133	97	1	16	114
		Force en chevaux.	9,218	336	2,229	11,783	10,006	143	6,333	16,482	1,229	12	125	1,366
	Manéges.	Nombre.	22	2	»	24	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux	19	2	»	21	»	»	»	»	»	»	»	»
1854	Machines à vapeur	Nombre.	253	13	91	357	102	6	50	158	116	2	16	134
		Force en chevaux.	9,383	326	2,287	11,996	10,305	189	6,738	17,232	1,533	27	124	1,684
	Manéges.	Nombre	21	2	»	23	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	21	2	»	23	»	»	»	»	»	»	»	»
1855.	Machines à vapeur.	Nombre.	282	16	91	389	117	6	50	173	126	2	16	144
		Force en chevaux.	10,374	371	2,310	13,055	10,770	201	6,738	17,709	1,758	27	124	1,909
	Manéges	Nombre.	20	2	»	22	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	20	2	»	22	»	»	»	»	»	»	»	»

ANNÉES.	MOYENS MÉCANIQUES.		APPAREILS EMPLOYÉS À L'EXTRACTION DE LA HOUILLE.				APPAREILS SPÉCIAUX EMPLOYÉS A L'ÉPUISEMENT DES EAUX.				MACHINES A VAPEUR EMPLOYÉES A L'AÉRAGE.			
			HAINAUT.	NAMUR.	LIÉGE.	TOTAL.	HAINAUT.	NAMUR.	LIÉGE.	TOTAL.	HAINAUT.	NAMUR.	LIÉGE.	TOTAL.
1856.	Machines à vapeur.	Nombre	289	16	95	400	90	6	53	149	143	2	21	166
		Force en chevaux.	11,613	371	2,453	14,437	10,525	201	7,228	17,954	2,147	27	176	2,320
	Manéges.	Nombre.	22	3	»	25	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	24	3	»	27	»	»	»	»	»	»	»	»
1857.	Machines à vapeur.	Nombre	300	15	97	412	95	4	54	153	157	2	21	180
		Force en chevaux.	12,453	369	2,569	15,391	12,157	126	7,728	20,011	2,344	27	178	2,549
	Manéges.	Nombre.	17	3	»	20	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	15	4	»	19	»	»	»	»	»	»	»	»
1858.	Machines à vapeur.	Nombre.	290	15	101	406	96	5	54	155	167	2	23	192
		Force en chevaux.	13,245	369	2,715	16,329	13,093	151	8,008	21,252	2,534	27	208	2,769
	Manéges.	Nombre.	18	2	2	22	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	17	3	2	22	»	»	»	»	»	»	»	»
1859.	Machines à vapeur.	Nombre.	292	15	101	408	97	5	55	157	178	2	24	204
		Force en chevaux.	15,063	369	2,710	18,142	13,962	151	8,308	22,414	2,840	27	221	3,058
	Manéges.	Nombre.	18	2	2	22	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	16	3	2	21	»	»	»	»	»	»	»	»
1860.	Machines à vapeur.	Nombre.	288	17	101	406	98	5	56	159	191	2	25	218
		Force en chevaux.	16,621	503	2,796	19,920	13,961	151	8,583	22,695	3,112	17	225	3,354
	Manéges.	Nombre	13	2	1	16	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en chevaux.	10	3	1	14	»	»	»	»	»	»	»	»
	Treuils.	Nombre.	15	20	13	48	»	»	»	»	»	»	»	»
		Force en hommes.	44	32	38	114	»	»	»	»	»	»	»	»

6. *Ouvriers. — Nombre.* — En 1841, les ouvriers employés à l'exploitation de la houille étaient au nombre de 37,629, pour tout le royaume; en 1850, il existait 47,949 ouvriers houilleurs; en 1860, il s'en trouvait 78,232. L'accroissement ressort donc à 40,603 ouvriers, ou 108 p. °/₀, pour 1860 comparé à 1841; il est de 30,283, ou 63 p. °/₀, pour 1860 comparé à 1850.

De 1851 à 1856, l'augmentation n'a pas été interrompue; elle s'est arrêtée en 1857, année où le nombre des ouvriers a même baissé de 1,008 comparativement à 1856; mais la progression a recommencé en 1858, pour se maintenir en 1859 et en 1860. C'est dans cette dernière année que l'activité des travaux a été le plus remarquable.

Sur 78,232 ouvriers employés, en 1860, à l'exploitation de la houille, 59,542 appartenaient à la province de Hainaut, 1,602 à la province de Namur et 17,088 à la province de Liége. Le nombre des ouvriers de la province de Liége représente donc environ 28 p. °/₀ seulement du nombre des ouvriers du Hainaut.

La répartition de ces ouvriers, pour chacune des années 1851 à 1860, est indiquée dans le tableau suivant :

ANNÉES.	HAINAUT.	NAMUR.	LUXEMBOURG.	LIÉGE.	TOTAL.
1851.	35,468	1,563	14	12,645	49,500
1852.	37,794	1,476	12	12,591	51,873
1853.	39,382	1,442	21	13,359	54,204
1854.	45,280	1,582	19	15,313	62,194
1855.	52,002	1,745	»	17,233	70,980
1856.	53,868	1,774	»	17,943	73,585
1857.	53,358	1,610	»	17,609	72,577
1858.	55,084	1,628	»	17,138	73,850
1859.	58,855	1,609	»	16,829	77,293
1860.	59,542	1,602	»	17,088	78,232

7. *Salaire des ouvriers.* — La moyenne générale du salaire des ouvriers qui, en 1845 et en 1850, n'était respectivement que de 1 fr. 14 c. et de 1 fr. 39 c., s'est successivement élevée à 2 fr. 42 c. en 1855 et à 2 fr. 45 c. en 1860; elle a même été jusqu'à 2 fr. 47 c. en 1859. Pour 1851, cette moyenne est de 1 fr. 63 c., ce qui était de 82 centimes au-dessous de la moyenne calculée pour 1860; entre ces deux chiffres, la différence équivaut à 50 p. °/。 du premier; l'année 1860 comparée à 1850, donne, dans la moyenne des salaires, une augmentation de 1 fr. 06 c., soit plus de 76 p. °/。. Ces chiffres se passent de commentaires.

Les moyennes annuelles, par province et pour le royaume, sont indiquées ci-dessous :

ANNÉES.	HAINAUT	NAMUR.	LUXEMBOURG.	LIÉGE.	MOYENNE générale. (1)
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1851	1 69	1 33	1 16	1 52	1 63
1852	1 71	1 41	1 26	1 63	1 68
1853	1 96	1 46	1 38	1 73	1 89
1854	2 30	1 83	1 40	1 96	2 21
1855	2 61	2 42	»	2 40	2 42
1856	2 49	2 41	»	2 12	2 39
1857	2 40	2 09	»	2 16	2 36
1858	2 49	2 15	»	2 41	2 39
1859	2 53	2 24	»	2 40	2 47
1860	2 52	2 28	»	2 40	2 45

L'augmentation constatée peut être attribuée, d'une part, à l'extension extraordinaire que l'industrie houillère a prise depuis 1850, et, d'autre part, à la nécessité où la cherté des denrées alimentaires a placé les exploitants d'élever la rétribution des ouvriers.

La somme des salaires payés aux ouvriers houilleurs pour l'année 1845 a été renseignée, dans les statistiques, à 21,756,342 fr.; en 1850, cette dépense n'absorbait encore que 22,238,654 fr.; mais, déjà en 1855, elle atteignait 52,795,525 francs, et on va la voir s'élever à 56,715,884 francs pour 1860. Ce dernier chiffre équivaut à 53 p. °/。 de la valeur des produits obtenus.

Il a été dit que, de 1850 à 1860, le *nombre* des ouvriers employés à l'extraction de la houille s'est accru de 65 p. °/。; l'accroissement de la somme des salaires payés est, pour les mêmes années comparées entre elles, de plus de 155 p. °/。.

Le relevé suivant fait connaître, pour la période décennale de 1851-1860, d'une part, la valeur totale de la houille extraite, et d'autre part, les dépenses que les exploitants des mines ont supportées.

Les frais autres que ceux résultant du payement des salaires ont aussi plus que doublé depuis dix ans : en 1850, la statistique les renseignait à 18,071,965 francs, tandis que la statistique de 1860 donne pour total le chiffre de 38,457,635 francs. Voici, d'ailleurs, les données effectives qui ont été recueillies à cet égard depuis 1851 :

ANNÉES.	VALEUR TOTALE de la houille extraite.	DÉPENSES.		
		SALAIRES DES OUVRIERS.	AUTRES FRAIS.	TOTAL.
	fr.	fr.	fr.	fr.
1851.	49,709,484	24,270,583	19,801,295	44,071,878
1852.	53,159,589	26,226,406	21,200,826	47,427,232
1853.	62,192,019	30,866,294	22,575,046	53,441,340
1854.	85,857,615	41,309,618	29,482,562	70,792,180
1855.	103,853,320	52,795,525	32,429,446	85,224,971
1856.	105,458,762	52,783,938	35,247,058	88,030,996
1857.	100,470,583	51,227,629	35,768,925	86,996,554
1858.	103,377,124	52,952,476	37,133,280	90,085,756
1859.	104,006,201	56,304,172	37,510,111	93,814,283
1860.	107,428,282	56,715,884	38,457,635	95,173,519

Le taux du salaire varie nécessairement selon la qualité et le sexe de l'ouvrier et la nature du travail auquel il s'applique. Les ouvriers travaillant à l'intérieur des mines sont mieux rétribués que ceux qui travaillent au jour; — les hommes reçoivent un salaire plus élevé que celui qui est attribué aux femmes, celles-ci gagnent plus que les garçons, et les garçons touchent un salaire supérieur à celui des filles. Mais, pour chaque catégorie, la moyenne s'est sensiblement accrue depuis 1851; le tableau suivant permettra d'en juger.

OUVRIERS.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
		Nombre.	Salaire moyen.	Nombre.	Salaire moyen.	Nombre.	Salaire moyen.	Nombre.	Salaire moyen.	Nombre.	Salaire moyen.
			fr. c.		fr. c.		fr. c.		fr. c.		fr. c.
Travaillant à l'intérieur.	Hommes.	29,305	1 95	29,914	2 00	31,788	2 24	36,177	2 69	39,973	3 22
	Femmes .	2,335	1 33	2,794	1 42	2,945	1 52	3,822	1 73	4,458	1 93
	Garçons .	4,932	0 90	5,251	1 01	5,031	1 12	5,987	1 23	7,829	1 39
	Filles . .	1,330	0 85	1,443	0 88	1,430	0 95	2,057	1 14	2,652	1 25
	Totaux. .	37,902		39,402		41,194		48,043		54,912	
Travaillant au jour.	Hommes.	7,543	1 72	8,252	1 74	8,528	1 89	9,222	2 16	10,600	2 28
	Femmes .	1,792	0 93	1,747	0 94	1,951	1 04	2,496	1 13	2,449	1 20
	Garçons .	1,075	0 64	1,184	0 64	1,295	0 72	1,373	0 83	1,525	0 90
	Filles . .	1,188	0 58	1,288	0 60	1,236	0 63	1,390	0 72	1,524	0 75
	Totaux. .	11,598		12,471		13,010		14,481		16,068	

OUVRIERS.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
		Nombre.	Salaire moyen.	Nombre.	Salaire moyen.	Nombre.	Salaire moyen.	Nombre.	Salaire moyen.	Nombre.	Salaire moyen.
			fr. c.		fr. c.		fr. c.		fr. c.		fr. c.
Travaillant à l'intérieur.	Hommes.	40,224	3 15	39,522	2 98	40,128	3 01	42,580	3 08	42,895	3 04
	Femmes .	4,793	1 81	4,773	1 82	4,956	1 81	5,030	1 86	5,448	1 95
	Garçons .	8,560	1 32	8,164	1 36	8,114	1 38	8,416	1 42	8,769	1 40
	Filles . .	2,978	1 17	2,980	1 14	2,999	1 23	3,413	1 27	3,442	1 22
	Totaux. .	56,545		55,439		56,194		59,439		59,954	
Travaillant au jour.	Hommes.	11,431	2 33	11,274	2 21	11,796	2 23	11,914	2 31	11,805	2 34
	Femmes .	2,567	1 22	2,540	1 18	2,422	1 22	2,663	1 28	2,604	1 30
	Garçons .	1,606	0 95	1,578	0 88	1,615	0 94	1,663	1 03	1,823	1 03
	Filles . .	1,736	0 79	1,746	0 77	1,823	0 81	1,914	0 87	2,046	0 88
	Totaux. .	17,040		17,138		17,656		18,154		18,278	

(1) La moyenne générale est le résultat de la division de la somme des salaires par le nombre d'ouvriers, en admettant 300 jours de travail par an.

Les indications de ce tableau permettent de fixer la place que chacune des huit catégories établies occupe, en importance numérique, dans le travail des mines de houille. — Les ouvriers houilleurs se sont répartis, de 1851 à 1860, de la manière indiquée au relevé que voici ; on remarquera que le nombre des hommes occupés à l'intérieur des mines a diminué, tandis que le nombre des femmes a sensiblement augmenté. Il ne s'est révélé aucun changement notable dans la répartition proportionnelle des ouvriers employés à la surface.

OUVRIERS		SUR 1,000 OUVRIERS.									
		1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Travaillant à l'intérieur . .	Hommes. . . .	773	759	772	754	728	711	743	714	720	715
	Femmes. . . .	61	71	71	79	81	85	86	88	85	85
	Garçons. . . .	130	133	122	125	142	151	117	144	142	147
	Filles.	36	37	35	42	49	53	54	54	53	53
	Totaux. . .	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Travaillant au jour	Hommes. . . .	650	662	656	651	659	653	658	668	657	646
	Femmes. . . .	154	140	150	155	151	150	148	137	147	143
	Garçons. . . .	93	95	99	96	95	95	92	91	91	99
	Filles.	103	103	95	98	95	102	102	104	105	112
	Totaux. . .	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

8. *Qualités de houille extraite.* — Le Rapport décennal sur la situation de la Belgique pendant les années 1841 à 1850 s'exprime ainsi : « Le produit total de l'extraction de la houille a augmenté de 1845 à 1847 d'environ 750,000 tonnes ; il a diminué de 800,000 tonnes en 1848 ; mais, en 1850, il a dépassé de plus de 156,000 tonnes celui de l'année 1847. » On peut ajouter aujourd'hui que ce produit, qui déjà comportait 5,820,588 tonnes en 1850, a atteint le chiffre remarquable de 9,610,895 tonnes en 1860 ; ces deux quantités laissent entre elles un écart de 3,790,307 tonnes ou 65 p. °/. de la première. La quantité de houille extraite n'a fait que s'accroître, d'année en année, de 1850 jusques et y compris 1855, année pendant laquelle les exploitants ont recueilli 8,409,330 tonnes de houille sur le carreau des mines. L'année 1856, frappée par la double crise produite par la guerre d'Orient et par le renchérissement des denrées alimentaires, n'a plus donné que 8,212,419 tonnes, soit 200,000 tonnes en moins que 1855 ; mais le produit de 1857 s'est relevé à 8,383,902 tonnes, et, depuis lors, l'augmentation de production n'a pas cessé : elle a été de 540,000 tonnes en 1858 par rapport à 1857, de 235,000 tonnes en 1859 par rapport à 1858 et de 450,000 tonnes en 1860 par rapport à 1859.

Les houilles produites en Belgique consistent principalement en charbons maigres à longue flamme, en houille grasse maréchale et surtout en houille grasse à longue flamme.

Le prix moyen des charbons, calculé sur l'ensemble des quantités obtenues, tend à s'abaisser dans des proportions assez sensibles après avoir cependant subi un mouvement de hausse plus ou moins prononcé pendant les premières années de la période décennale de 1851 à 1860. En effet, ce prix moyen, qui était de 7 fr. 97 c. par tonne en 1851, s'était élevé progressivement jusqu'à 12 fr. 83 c., chiffre de 1856 ; il a ensuite fléchi à 11 fr. 98 c., à 11 fr. 58 c., à 11 fr. 35 c. et à 11 fr. 14 c. ; ce dernier prix est celui de 1860.

Il va de soi que le prix spécial de chacune des espèces de houille connues dans le commerce, diffère assez sensiblement de la moyenne générale qui vient d'être indiquée : ainsi, en 1860, le prix de la houille sèche à courte flamme n'excédait pas 7 fr. 66 c. au tonneau, tandis que la houille maigre à longue flamme (Flénu) avait une valeur moyenne de 13 fr. 74 c. C'est le prix de la houille grasse à longue flamme qui approche le plus de la moyenne générale.

De l'augmentation constatée dans la production annuelle et des variations remarquées dans le taux moyen du prix de vente, il est résulté des fluctuations notables dans la valeur totale des produits. Toutefois, sauf en 1857, ces fluctuations se sont traduites par une augmentation de valeur, pour chaque année comparée à l'année immédiatement précédente. La valeur réalisée a pris des proportions réellement extraordinaires : la valeur obtenue en 1850 se calculait à 46,500,000 francs ; en 1860, on a recueilli des charbons pour 107,128,000 francs ; dans l'espace de dix années compris entre ces deux dates, l'augmentation est de 60,628,000 francs ou 130 p. °/.!

La production de 1857 dépassait, en quantité, la production de 1856 ; mais comme le prix de vente avait baissé, il s'est produit une diminution de 5 millions de francs dans la valeur totale des charbons amenés à la surface des houillères. Dès 1858, le mouvement ascensionnel s'est, de nouveau, fait remarquer et il n'a plus cessé jusqu'en 1860, bien que le prix moyen de vente, au tonneau, ait considérablement fléchi, comme cela est indiqué plus haut.

La valeur de la houille extraite en Belgique, du 1er janvier 1851 au 31 décembre 1860, dépasse 875 millions de francs. La valeur moyenne obtenue par année a été de 45,016,666 fr. pour la période quinquennale de 1836 à 1840, de 40,744,121 fr. pour la période de 1841 à 1845, de 45,371,851 fr. pour la période de 1846 à 1850, de 70,954,345 fr. pour la période de 1851 à 1855, et enfin de 104,088,190 fr. pour la période de 1856 à 1860. Ces résultats ont une signification qui frappera tous les esprits ; ils sont exprimés, sous une autre forme, dans le tableau suivant :

ANNÉES.	QUANTITÉ, PRIX DE VENTE ET VALEUR DES DIVERSES ESPÈCES DE HOUILLE. (Évaluations approximatives.)	QUALITÉS. 1re. HOUILLE MAIGRE brûlant presque sans flamme	2e. HOUILLE SÈCHE à courte flamme.	3e. HOUILLE MAIGRE à longue flamme.	4e. HOUILLE GRASSE à longue flamme.	5e. HOUILLE GRASSE maréchale.	TOTAUX et MOYENNES.
1851	Quantité . . . . tonnes.	496,443	430,213	1,512,216	2,466,850	1,327,797	6,233,517
	Prix de vente . . . . fr.	5 66	6 63	9 90	7 45	8 05	7 97
	Valeur . . . . fr.	2,809,445 74	2,851,713 07	14,977,935 67	18,381,278 48	10,688,838 09	49,709,181 05
1852	Quantité . . . . tonnes.	531,672	487,505	1,643,800	2,623,396	1,508,881	6,795,254
	Prix de vente . . . . fr.	5 93	6 68	9 32	7 52	7 75	7 82
	Valeur . . . . fr.	3,152,331 95	3,253,006 36	15,319,128 37	19,740,474 69	11,689,650 72	53,159,589 08
1853	Quantité . . . . tonnes.	591,282	526,233	1,663,591	2,762,749	1,628,832	7,172,687
	Prix de vente . . . . fr.	6 94	6 88	9 49	8 49	9 33	8 67
	Valeur . . . . fr.	4,106,389 89	3,620,152 00	15,790,598 43	23,467,295 79	15,207,583 32	62,192,019 43
1854	Quantité . . . . tonnes.	621,776	594,439	2,008,002	2,957,243	1,766,282	7,947,742
	Prix de vente . . . . fr.	8 59	8 25	11 65	10 57	11 84	10 80
	Valeur . . . . fr.	5,336,642 00	4,905,558 00	23,400,602 00	31,292,499 00	20,922,614 00	85,857,615 00
1855	Quantité . . . . tonnes.	682,376	631,430	2,015,668	3,101,715	1,978,141	8,409,330
	Prix de vente . . . . fr.	8 21	9 90	14 06	12 37	12 78	12 30
	Valeur . . . . fr.	5,601,154 00	6,252,881 00	28,309,455 00	38,378,715 00	25,311,145 00	103,853,320 00
1856	Quantité . . . . tonnes.	680,402	660,514	1,692,128	3,130,970	2,068,405	8,212,419
	Prix de vente . . . . fr.	8 78	9 73	15 45	12 83	12 96	12 83
	Valeur . . . . fr.	5,968,992	6,232,867	26,151,103	40,296,238	26,809,862	105,458,762
1857	Quantité . . . . tonnes.	674,969	636,572	1,758,633	3,378,208	1,915,520	8,383,902
	Prix de vente . . . . fr.	8 76	11 47	13 81	11 51	12 43	11 98
	Valeur . . . . fr.	5,915,555	7,531,808	24,296,116	38,912,515	23,814,589	100,470,583
1858	Quantité . . . . tonnes.	707,284	646,344	1,865,530	3,791,914	1,914,642	8,925,714
	Prix de vente . . . . fr.	8 62	8 40	13 39	11 84	11 48	11 58
	Valeur . . . . fr.	6,094,689	5,428,098	24,976,000	44,896,762	21,981,572	103,377,121
1859	Quantité . . . . tonnes.	695,873	670,684	1,923,494	3,984,716	1,885,935	9,160,702
	Prix de vente . . . . fr.	8 61	8 33	13 30	11 60	10 92	11 35
	Valeur . . . . fr.	5,992,442	5,591,006	25,591,200	46,234,203	20,597,350	104,006,201
1860	Quantité . . . . tonnes.	682,709	792,750	1,804,870	4,266,786	2,063,780	9,610,895
	Prix de vente . . . . fr.	8 79	7 66	13 74	11 24	10 80	11 14
	Valeur . . . . fr	6,001,977	6,071,193	24,803,000	47,954,087	22,298,025	107,128,282

9. *Quantités extraites.* — Si l'on envisage le travail des mines de houille, non plus au point de vue de l'ensemble des produits obtenus, mais au point de vue des résultats de chaque province prise isolément, on remarque les faits dont voici la rapide énumération :

En 1836, le *Hainaut* produisait 2,349,374 tonnes (valeur, 31,011,737 francs); en 1860, il a produit 7,507,720 tonnes (valeur, 86,793,913) francs. La production de la province de *Namur* a été de 79,174 tonnes (valeur, 605,430 francs), en 1836; cette production est, pour 1860, de 204,528 tonnes (valeur, 1,427,536 francs). Le bassin de *Liége* a donné 627,916 tonnes (valeur, 6,881,112 francs) en 1836; il a donné, en 1860, 1,898,647 tonnes (valeur, 18,906,833 francs).

Enfin le *royaume* a, en 1836, obtenu une extraction totale de 3,056,464 tonnes de houille (ayant une valeur de 38,496,299 francs); et en 1860, sa production a atteint 9,610,895 tonnes représentant une valeur de 107,128,282 francs.

Depuis 1855, l'exploitation de la houille a complétement cessé de s'opérer dans la province de *Luxembourg ;* d'ailleurs, elle n'y a jamais été effectuée que dans des limites extraordinairement étroites.

Le tableau suivant renseigne, pour la période décennale, les quantités extraites dans chaque province, ainsi que la valeur qui y correspond.

ANNÉES.	HAINAUT.		NAMUR.		LUXEMBOURG.		LIÉGE.		TOTAL.	
	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
	Tonnes.	Fr.	Tonnes.	Fr.	Tonnes.	Fr.	Tonnes.	Fr.	Tonnes.	Fr.
1851	4,753,486	39,426,540	187,857	988,228	375	3,188	1,292,099	9,291,225	6,233,517	49,709,181
1852	5,234,646	42,259,004	182,578	998,020	124	1,120	1,337,906	9,901,445	6,795,254	53,159,589
1853	5,482,771	47,504,075	185,504	1,136,842	1,137	10,804	1,503,275	13,540,301	7,172,687	62,192,019
1854	6,154,860	66,614,266	209,990	1,538,493	402	1,023	1,583,790	17,706,833	7,947,742	85,857,615
1855	6,458,416	82,321,231	230,861	1,849,044	»	»	1,720,053	19,683,045	8,409,330	103,853,320
1856	6,219,132	83,795,523	218,609	1,717,741	»	»	1,774,678	19,945,498	8,212,419	105,458,762
1857	6,441,182	80,019,228	201,804	1,497,585	»	»	1,740,916	18,953,770	8,383,902	100,470,583
1858	6,885,011	82,247,614	217,774	1,570,323	»	»	1,852,929	19,559,184	8,925,714	103,377,121
1859	7,099,326	83,794,425	220,850	1,564,843	»	»	1,840,526	18,646,933	9,160,702	104,006,201
1860	7,507,720	86,793,913	204,528	1,427,536	»	»	1,898,647	18,906,833	9,610,895	107,128,282

10. *Débouchés.* — *Exportations.* — L'exportation de la houille a suivi une progression ascendante très-marquée, de 1850 à 1860. Elle s'est élevée de 1,987,184 à 3,450,306 tonnes, d'où une différence en plus de 1,463,122 tonnes ou environ 74 p. %. Les exportations de 1836 s'arrêtaient à 773,612 tonnes, et celles de 1845, à 1,543,472 tonnes.

Les exportations de 1860 ont eu lieu à peu près exclusivement vers la France. Les demandes de ce pays deviennent plus importantes tous les jours, tandis que celles de la Prusse restent insignifiantes et que celles de la Hollande, malgré une faible reprise constatée en 1857, marche sensiblement vers la baisse.

En termes généraux, on peut dire qu'un tiers des houilles produites en Belgique se répand au dehors et surtout en France, que les deux tiers restants se consomment à l'intérieur du pays. Les chiffres exacts de la consommation à l'intérieur et de l'exportation sont consignés au tableau suivant ; il est à regretter que l'on ne puisse y ajouter l'indication précise des voies de communication par lesquelles les sorties ont eu lieu ; il y a là une lacune que la statistique doit s'efforcer de combler.

ANNÉES.	PRODUCTION.	CONSOMMATION À L'INTÉRIEUR.	EXPORTATIONS.				
			FRANCE.	PAYS-BAS.	PRUSSE.	PAYS DIVERS.	TOTAL.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1851	6,233,517	4,176,467	1,817,231	230,753	634	8,432	2,057,050
1852	6,795,254	4,691,708	1,866,097	225,752	628	11,069	2,103,546
1853	7,172,687	4,841,092	2,112,152	205,185	1,231	13,027	2,331,595
1854	7,947,742	5,321,784	2,391,333	210,343	1,309	22,973	2,625,958
1855	8,409,330	5,434,981	2,808,341	156,845	2,367	7,796	2,974,349
1856	8,212,419	5,346,282	2,690,462	166,569	1,570	7,536	2,866,137
1857	8,383,902	5,496,890	2,680,079	190,541	6,524	9,868	2,887,012
1858	8,925,714	5,834,398	2,893,000	182,015	14,574	1,727	3,091,316
1859	9,160,702	6,015,467	2,988,252	148,055	6,454	2,477	3,145,238
1860	9,610,895	6,160,589	3,298,292	144,085	3,164	4,765	3,450,306

11. *Importations.* — Aucune des statistiques publiées jusqu'à ce jour n'a, que l'on sache, donné le relevé des quantités de charbons *importées* en Belgique. Il est vrai que ces quantités sont peu importantes; il a, néanmoins, paru utile de comprendre dans le présent travail un tableau qui en constitue le relevé, et ce tableau, le voici :

PAYS D'ORIGINE.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Russie	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Prusse	956	1,027	749	3,195	3,547	3,368	3,125	»	»	»
Angleterre	3	4	»	»	»	34,577	74,686	57,362	53,896	42,988
France	9,038	7,071	12,073	48,190	62,547	47,953	64,863	48,679	54,902	52,865
Pays-Bas	»	»	»	1,359	1,395	2,746	3,395	1,133	799	222
Autres pays	»	»	23	338	1,089	65	»	431	472	934
TOTAUX	9,998	8,102	12,845	53,082	68,578	88,709	146,069	107,605	110,069	97,009

Mis en regard des chiffres de l'exportation, ceux qui précèdent n'ont pas une grande signification. Ils doivent être, semble-t-il, étudiés simplement au point de vue de l'influence que les modifications apportées aux tarifs douaniers exercent sur les échanges. Sous ce rapport, les faits constatés renferment des enseignements pleins d'intérêt.

Ainsi, de 1851 à 1853, les houilles étaient frappées, à l'entrée, du droit de 1 franc par 1,000 kilogrammes, lorsqu'elles venaient de la Prusse, — du droit de 3 fr. 30 c. (additionnels compris), quand elles venaient de la France, — et du droit de 14 fr. 80 c., quand elles avaient une autre provenance. Aussi, qu'est-il entré de houille en Belgique, sous ce régime? En 1851, 9,998 tonnes; en 1852, 8,102 tonnes, et en 1853, 12,845 tonnes (1).

A partir de 1854, les charbons de terre sont déclarés libres à l'entrée : l'industrie s'approvisionne au dehors, et cela évidemment parce qu'elle y trouve un avantage quelconque, et les importations s'élèvent, d'un bond, à 53,082 tonnes en 1854, à 68,578 tonnes en 1855, à 88,709 tonnes en 1856 et à 146,069 tonnes en 1857. Mais il se rétablit un droit uniforme de 1 fr. 70 c. par tonne de 1,000 kilogrammes, et le chiffre des importations s'abaisse successivement à 107,605 tonnes en 1858, à 110,069 tonnes en 1859 et à 97,009 tonnes en 1860.

Quoi qu'il en soit du mérite des mesures prises pour ce qui touche à l'entrée des houilles, il est essentiel de remarquer que les importations officiellement constatées jusqu'en 1860 n'ont absolument rien d'alarmant pour le travail national et pour l'exploitant de nos houillères.

Au 31 décembre 1860, il existait 4,731,957 habitants en Belgique. D'après les indications qui viennent d'être données, ces habitants ont consommé, en 1860, 6,257,598 tonnes de houille (6,160,589 tonnes produites dans le pays et 97,009 tonnes venues de l'étranger). La consommation moyenne, par tête, reviendrait donc à 1,322 kilogrammes de charbon de terre, pendant l'année 1860, ce qui suppose une consommation journalière de 3.62 kilogrammes par habitant.

Cette moyenne mérite de fixer l'attention.

(1) On ne donne naturellement que les chiffres représentant les quantités déclarées pour la *mise en consommation*.

DEUXIÈME PARTIE. — *Mines métalliques.*

§ 1er. — GÎTES MÉTALLIFÈRES.

La nature a fourni le minerai de fer à la Belgique avec profusion. La calamine ou minerai de zinc, y est aussi très-abondant. On y exploite, en outre, des pyrites de fer, du minerai de plomb et des schistes à alun.

La carte minière indique la situation et la nature des différents gîtes de minerai de fer. Nous nous bornerons ici à l'énumération suivante.

On rencontre :

1° Des *couches de mine rouge* dans l'arrondissement de Charleroy, la province de Namur et la partie de la province de Liége située sur la rive gauche de la Meuse;

2° Des *amas couchés* dans l'arrondissement de Charleroy, dans les provinces de Namur et de Luxembourg, et dans quelques parties de la province de Liége (surtout sur la rive droite de la Meuse);

3° Des *filons*, principalement dans les provinces de Namur et de Luxembourg; on en remarque aussi un petit nombre dans la province de Liége;

4° Des *amas très-étendus en surface*, dans la province de Namur;

5° D'autres *amas*, en forme de *grands cônes renversés*, dans la même province;

6° Des *amas tout à fait superficiels*, dans la province de Luxembourg.

On signale aussi l'existence et même l'exploitation fructueuse de la limonite (fer hydraté) sur plusieurs points des provinces d'Anvers, de Brabant, de Limbourg et des Flandres.

Des recherches, encouragées par le Gouvernement, ont étendu considérablement le cadre des découvertes commencées par l'intérêt privé.

Il a été rendu compte des résultats obtenus, dans trois mémoires de M. l'ingénieur en chef Bidaut (décembre 1845 à septembre 1847), insérés dans les *Annales des travaux publics*, tome V, pag. 481 et 509, et tome VII, pag. 321.

Postérieurement, M. l'ingénieur de Crassier a complété ces documents dans un rapport dont il a été fait mention à la

page xxxIII de la *Statistique des mines*, publiée en 1852; il y est dit : « que les minerais siliceux du terrain tertiaire se rencontrent particulièrement dans le Brabant, tandis que les autres provinces fournissent plus généralement la variété dite *minerai des marais* ou *des prairies* appartenant à la formation alluvienne. »

§ 2. — Description sommaire des gîtes métallifères.

Province de Hainaut. — Jusqu'à présent, l'on n'a guère exploité, d'une manière suivie, dans la province de Hainaut, que le minerai de fer; cependant une mine de cuivre a été concédée, en 1849, dans les communes de Rouvroy et de Givry; et des recherches entreprises, depuis plusieurs années, dans les communes de Solre-St-Géry et de Barbençon, près de Beaumont, y ont fait découvrir des gîtes de minerai de zinc (calamine et blende), qui paraissent être la suite de ceux de Philippeville (Namur).

Le minerai de fer se rencontre en amas dans les arrondissements judiciaires de Mons et de Tournay. Entremêlé d'argile et de sable, il y forme des dépôts irréguliers, reposant sur le calcaire anthraxifère, au nord du bassin houiller, dans les communes de Gaurain-Ramecroix, de Vaulx et de Chercq.

Dans l'arrondissement judiciaire de Charleroy, on trouve d'abord le gîte de minerai de fer inexploité de Saint-Amand, situé au nord du bassin houiller, et ensuite les nombreuses exploitations de fer hydraté, disposé en amas couchés, entre le calcaire anthraxifère et les roches schisteuses, au midi du terrain houiller. Ces amas couchés, formant le prolongement de ceux que contient la province de Namur, ont absolument le même gisement. La puissance de ces amas, dans le 2e arrondissement, varie de 2 à 8 mètres; ils s'épanouissent à la surface du sol, et ont alors une largeur assez considérable. Ils forment cinq groupes que l'on peut diviser, par communes, ainsi qu'il suit :

1° Presles, Bouffioulx et Montigny-le-Tilleul;

2° Gougnies, Villers-Potterie, Acoz, Joncret et Gerpinnes;

3° Nalinnes, Ham-sur-Heure, Gozée, Thuin, Lobbes et Sars-la-Buissière;

4° Cour-sur-Heure, Biesme-sous-Thuin, Thuillies, Ragnée, Biercée, La Buissière, Merbes-le-Château, Solre-sur-Sambre et Erquelinnes;

5° Et, enfin, Beaumont, Solre-St-Géry et Leugnies.

Province de Namur. — Les gîtes de minerais de fer constituent la principale richesse métallifère de la province de Namur.

Les gîtes de pyrite (sulfure de fer) y prennent chaque jour une importance plus grande, à mesure que l'exploitation est portée à une plus grande profondeur : beaucoup de gîtes ferrifères deviennent pyriteux, la limonite n'étant, dans beaucoup de localités, que le résultat de la désulfuration de la pyrite soumise à l'influence des agents extérieurs.

Les gîtes de plomb et de zinc font aussi l'objet d'une exploitation assez active dans la province de Namur, mais sans approcher de l'importance des deux précédents minerais.

Les gîtes de minerais de fer sont de diverses natures. Dans le nord de la province, ils affectent, en général, la disposition de filons recoupant le terrain anthraxifère du nord-est au sud-ouest. Tels sont les gîtes de Boninnes, Gelbressée, Vedrin, etc. Les grands amas de Ligny et de Tongrinne font exception à cette règle : ce sont des dépôts métallifères dans les dépressions superficielles du terrain.

Une couche puissante d'oligiste oolitique reconnue, de Vezin à Tongrinne, donne lieu aujourd'hui à des travaux d'exploitation développés sur une grande échelle, et fournit un minerai, négligé autrefois et réduit maintenant dans la plupart de nos hauts fourneaux, sans que son emploi ait entraîné les inconvénients que redoutaient les anciens maîtres de forges.

Dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, à Biesmerée, Stave, Flavion, Saint-Gérard, Graux, Oret, Mettet, Biesme, Florenne, etc., le minerai de fer se trouve au contact des divers systèmes du terrain anthraxifère, où il forme des amas d'une puissance variable et d'une longueur indéfinie.

Partout où l'épaisseur du gîte a été suffisante, les mineurs ont établi des travaux qui ont souvent enlevé le minerai jusqu'au niveau des eaux, circonstance qui exige, dès à présent, et dans les points où l'exploitation doit être continuée, l'établissement de moyens d'exhaure auxquels nos prédécesseurs n'étaient pas obligés de recourir, et d'où résultera nécessairement une augmentation dans le prix de vente du minerai ou une diminution dans le bénéfice du mineur.

Plus au sud, en approchant de Philippeville, on rencontre à Fraire, à Morialmé, à Yves, à Jamiolle et dans beaucoup d'autres localités, des amas en bassins qui ont, de tous temps, été exploités très-activement et qui contiennent encore de grandes richesses.

Une partie seulement de ces bassins est concédée, ce qui est cause que l'on n'en a pas tiré jusqu'à présent tout le parti possible, les gîtes concédés étant les seuls qui puissent être enlevés complétement et aménagés en vue de l'avenir.

Au sud de Philippeville, on trouve des amas ferrifères plus réguliers et plus circonscrits, affectant la forme de cônes renversés : tels sont les amas de Nismes, Petigny, Couvin, etc.

Les minerais de fer de la province de Namur alimentent les hauts fourneaux de cette province, ceux du Hainaut et ceux de Liége dans une très-grande proportion.

Les gîtes de pyrite sont ou des filons ou des amas placés tout à fait dans les mêmes conditions que les gîtes ferrifères. A Vedrin, à Sautour, à Malonne, à Bouges, à Morivaux, on exploite ce minerai aujourd'hui fort recherché par les fabriques de produits chimiques. Souvent associée au minerai de fer, la pyrite l'est également aux minerais de plomb et de zinc.

Les gîtes de ces deux derniers minerais font l'objet d'un assez grand nombre de concessions. On peut citer les gîtes de plomb et de zinc d'Andenne, de Vedrin, de Philippeville, de Villers-en-Fagne.

La *baryte* se rencontre en grande abondance dans les filons plombifères de Villers-en-Fagne et aussi aux environs de Rochefort, à Ave-et-Auffe. Mais cette substance minérale, vu son état d'impureté, est d'un usage trop restreint pour être exploitée avec avantage.

Province de Luxembourg.—Au nord de la province de Luxembourg, vers la limite des terrains anthraxifère et ardoisier, on trouve à Wavreille, Chanly, Éprave, Ferrières, Han-sur-Lesse, etc., des gîtes ferrifères de peu d'importance, exploités jadis en vue de l'alimentation de quelques petits hauts fourneaux de cette province.

Les mines de fer de Ruette, de Grandcourt, de Halanzy, de Musson, sont encore exploitées en quelques points; mais ces gîtes ne peuvent être comparés à ceux de la province de Namur.

Les filons ferrifères de Durbuy ont plus d'importance et sont concédés.

Des traces de minerai de plomb accompagnent généralement les minerais de fer du nord de la province de Luxembourg. Les concessions de Tellin et de Longwilly ont été instituées en vue de l'extraction du minerai de plomb, mais les résultats obtenus n'ont jamais été remarquables.

Le zinc ne se rencontre pas dans les mines de cette province. La pyrite de fer de la concession de Durbuy est l'objet d'une exploitation importante.

La mine de manganèse de Bihain est depuis longtemps abandonnée, bien qu'elle soit concédée régulièrement.

Province de Liége. — D'ordinaire les gîtes de minerai de fer de la province de Liége sont des amas disposés irrégulièrement suivant la stratification du terrain anthraxifère. A Couthuin, on exploite le prolongement de la couche d'oligiste oolitique signalée à Vezin, province de Namur.

A Angleur, un amas couché important de limonite existe au contact des terrains houiller et anthraxifère. Il passe en profondeur à la pyrite et au carbonate. Il contient parfois des zones plombifères d'une grande richesse. Les communes de Forêt, d'Olne, de Soiron, de Beaufays, de Louvegnez, d'Aywaille, de Sprimont, de Tilf, d'Esneux, de Xhoris, de Plainevaux et de Rotheux renferment des amas couchés, ferrifères en général, assez peu puissants, mais souvent d'une grande étendue, suivant la direction, et fournissant un minerai de qualité remarquable.

Les bassins ferrifères de Theux et de la Reid ont beaucoup plus d'importance au point de vue des travaux qui y sont établis et de la quantité de minerai qu'ils fournissent.

La pyrite est aujourd'hui à Theux l'objet d'une exploitation importante.

Les communes de Baelen et de Bilstain, de Welkenraedt et de Dison contiennent divers amas au contact des terrains houiller et anthraxifère; ces gîtes sont plus ou moins exploités, suivant les besoins des hauts fourneaux du bassin de Seraing.

Les minerais de plomb et de zinc sont presque toujours réunis dans les mêmes gîtes.

Le grand amas de Moresnet n'a produit jusqu'à ce jour que des minerais de zinc oxydés.

Le riche filon de Bleyberg, traversant le terrain houiller du nord au sud, était autrefois plombifère; mais, en profondeur, il s'est amoindri considérablement, et la blende y a presque entièrement remplacé la galène. Au point de contact avec le calcaire, ce filon présente un renflement considérable, où l'on rencontre du minerai de plomb en abondance.

Le gîte de zinc de Welkenraedt, à la limite du terrain houiller, contient quelques vestiges de minerai de plomb; le gîte de Baelen, formé d'un grand nombre de fragments de galène disséminés dans une argile grise, ne contient pas de zinc.

Le gîte de Membach, dépôt métallifère irrégulier, exploité déjà à une époque reculée, semble passer au plomb dans ses parties inférieures. On y rencontre de la céruse (carbonate de plomb) en quantité relativement considérable.

Sur la rive gauche de la Meuse, on trouve les gîtes d'Engis, de Corphalie, de Flône, de Hayes-Monet, etc., qui tous existent à la base du terrain houiller ou s'en approchent beaucoup. Les probabilités sont que de nouvelles recherches feront découvrir de nouveaux gîtes ou des appendices de ceux que l'on exploite aujourd'hui.

Enfin, on peut compter au nombre des richesses minérales de la province de Liége, une couche de schiste alunifère reconnue au contact des terrains houiller et anthraxifère, et exploitée anciennement sur divers points de son parcours sur l'une et l'autre rives de la Meuse.

§ 3. — Nombre et étendue des mines concédées.

Le Rapport décennal publié en 1852 renseigne à 52 le nombre des mines métalliques concédées, en Belgique, à la fin de l'année 1850, en attribuant à ces concessions une superficie de 47,390 hectares, non compris 2 concessions de schiste alumineux, régularisées en l'an IV et en 1830, qui embrassent ensemble une étendue de 75 hectares. Cela faisait, en totalité, 54 concessions occupant une surface de 47,465 hectares.

De légères rectifications doivent être faites à ce dernier chiffre. D'une part, l'étendue de la concession de manganèse de Bihain, est de 807 hectares et non de 207 hectares, comme il a été dit par erreur; en second lieu, les mines où le zinc, le plomb et la pyrite s'exploitent simultanément dans la province de Liége, avaient une étendue de 2,160 hectares, au lieu de 2,120 hectares. D'un autre côté, le Rapport décennal a compris parmi les concessions belges la partie de la mine de Longwilly (1,729 hectares) qui se trouve sur le territoire du Luxembourg germanique, de même que la partie (5,625 hectares) du champ d'exploitation de la Vieille-Montagne qui, depuis le traité de 1815, est situé sur le territoire prussien et sur le territoire neutre de Moresnet.

En tenant compte de ces modifications, on constate que l'étendue concédée, à la date du 31 décembre 1850, s'étendait sur une superficie de 40,751 hectares pour 54 concessions.

Le tableau suivant indique la situation, telle qu'elle était au 31 décembre 1860 : cette situation comportait 82 concessions embrassant, dans leur ensemble, une surface de 45,740 hectares; de sorte que, dans la période de dix ans comprise entre le 1er janvier 1851 et le 1er janvier 1861, il a été accordé 28 nouvelles concessions pour une étendue de 4,989 hectares; au point de vue de la superficie, l'accroissement dépasse 12 p. °/o; l'augmentation est d'environ 52 p. °/o, quant au nombre des concessions.

Dans les 82 concessions existantes au 31 décembre 1860, il en figure 20 pour le minerai de fer, 20 pour le zinc, le plomb et la pyrite réunis, 13 pour le plomb seul, 11 pour la calamine, le zinc et le plomb associés, 4 pour le plomb et la pyrite, 4 pour la pyrite seule, 4 pour le schiste alumineux, 1 pour le fer associé à d'autres minerais, 1 pour la calamine seule, 1 pour la galène et la baryte plombifère, 1 pour le manganèse, 1 pour le manganèse et la pyrite, et, enfin, 1 pour le cuivre.

On remarquera que le nombre des concessions de mines de fer est resté tel qu'il a été en 1850; cela tient à ce que la loi du 2 mai 1837 ne permet pas d'en accorder de nouvelles.

Voici le relevé des mines métalliques concédées, avec indication du nom et de la nature de chacune d'elles, et leur répartition entre les quatre provinces méridionales du royaume.

CONCESSIONS.		HAINAUT.	LIÉGE.	LUXEMBOURG.	NAMUR.	LE ROYAUME. (1)	DÉSIGNATION DES MINES.
Minerai de fer seul.	Nombre. . .	2	2	»	16	20	Mines de Gerpinnes, Labuissière, Couthuin, Héron, Bauloy, Champion, Boninne, Maquelette, Marquis-de-Croix, Biesme, Farcienne, Oret, Biesmerée, Berzée, Florenne, Weillen, Yve, Daussois, Daussois-Vogenée, Olloy.
	Étend. Hect.	2,559	1,122	»	8,061	11,742	
Fer associé à d'autres minerais.	Nombre. . .	»	»	1	»	1	Mine de Durbuy.
	Étend. Hect.	»	»	9,654	»	9,654	
Calamine seule . .	Nombre. . .	»	1	»	»	1	Mine de la Vieille-Montagne.
	Étend. Hect.	»	2,875	»	»	2,875	
Calamine, zinc et plomb associés.	Nombre. . .	2	6	»	3	11	Mines de Barbençon, Solre-St-Géry, Nouvelle-Montagne, Membach, Bleyberg, Flône, Ampsin, Corphalie.
	Étend. Hect.	1,135	2,265	»	164	3,564	
Plomb seul. . . .	Nombre. . .	»	4	3	6	13	Mines de Baelen, Moha, Bois-Communal-d'Angleur, Longwilly, Marbourg, Tellin, Vedrin, Marche-les-Dames, Moimil, Sclayn, Mazée, Dourbes.
	Étend. Hect.	»	391	1,565	8,654	10,610	
Zinc, plomb et pyrite.	Nombre. . .	»	16	»	4	20	Mines de Welkenraedt, Oneux, Rocheux, Theux, Sasserotte, Haute-Sauvée, Corbeau-Tapeu, Engis, Ben, Sarts-à-Seilles, Tromaka, Velaines, Hayes-Monet, Landenne, Andenelle, Sautour, Vodecée, Philippeville, Lavoir, Lovegnée.
	Étend. Hect.	»	2,692	»	999	3,691	
Plomb et pyrite. .	Nombre. . .	»	»	»	4	4	Mines de Revogne, Heure, Virnin, Villers-en-Fagne.
	Étend. Hect.	»	»	»	1,034	1,034	
Pyrite.	Nombre. . .	»	»	»	4	4	Mines de Saint-Marc, Morivaux, Neuville, Lives.
	Étend. Hect.	»	»	»	1,187	1,187	
Galène et baryte plombifère.	Nombre. . .	»	»	1	»	1	Mine de Wissembach.
	Étend. Hect.	»	»	88	»	88	
Manganèse	Nombre. . .	»	»	1	»	1	Mine de Bihain.
	Étend. Hect.	»	»	807	»	807	
Manganèse et pyrite.	Nombre. . .	»	»	»	1	1	Mine de Vecquée.
	Étend. Hect.	»	»	»	239	239	
Cuivre.	Nombre. . .	1	»	»	»	1	Mine de Rouveroy.
	Étend. Hect.	115	»	»	»	115	
Schiste alumineux.	Nombre. . .	»	4	»	»	4	Mines de Rémont, Aigremont, Saint-Nicolas, Flône. — Il y a, en outre, trois exploitations de schiste alumineux non concédées (Wahairon, Dos et Vivegnis), comprenant une surface de 112 hectares.
	Étend. Hect.	»	134	»	»	134	

§ 4. — Mines libres.

Aux termes de l'article 59 de la loi du 21 avril 1810, l'exploitation du minerai de fer peut s'opérer en vertu de simples déclarations.

Pour pouvoir exploiter le minerai de fer d'alluvion, il suffit que le propriétaire du terrain en informe le gouverneur de la province; les communes doivent se faire autoriser pour exploiter ou donner à ferme des champs renfermant de ces minerais.

A la date du 31 décembre 1850, l'exploitation libre du minerai de fer se pratiquait, en Belgique, sur le territoire de 64 communes, situées : 10 dans le Hainaut, 41 dans la province de Namur, 2 dans le Luxembourg et 11 dans la province de Liége. Dix ans plus tard, le nombre total de ces communes

(1) Non compris l'exploitation du minerai de fer, opérée dans les provinces septentrionales.

s'élevait à 109, se répartissant ainsi : dans le Hainaut, 18; dans la province de Namur, 60; dans le Luxembourg, 9, et dans la province de Liége, 22.

L'augmentation a donc été, en même temps, considérable et générale : sur l'ensemble, elle est de 45 ou environ 70 p. %. Elle a même été plus forte de 1854 à 1856 et en 1859; en 1856, le nombre des communes où il existait des minières de fer atteignait le chiffre de 121, ce qui répondait à un accroissement de 90 p. % par rapport à 1850.

Le tableau suivant donne, quant à ces minières, des indications détaillées pour la période décennale de 1851 à 1860; si la progression s'est trouvée interrompue, elle ne reste pas moins très-sensible.

PROVINCES.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Hainaut . .	8	13	17	17	19	20	18	19	20	18
Namur . . .	49	50	63	67	61	66	53	54	57	60
Luxembourg.	1	2	4	8	12	12	8	9	10	9
Liége. . . .	13	18	21	23	20	23	22	21	25	22
Totaux. .	71	83	105	115	112	121	101	103	112	109

§ 5. — Moyens mécaniques d'extraction.

Un des traits caractéristiques du travail actuel de l'industrie est, sans contredit, le développement donné aux moyens mécaniques dont ce travail dispose : la puissance utilisée s'accroît dans des proportions que bien peu avaient prévues, que le plus grand nombre aurait niées. Ainsi, les machines à vapeur employées à l'extraction des minerais et à l'épuisement des eaux des mines métalliques, étaient, en 1841, au nombre de 8, représentant une force de 107 chevaux; en 1845, on en comptait 15, pour 355 chevaux; en 1850, la statistique en mentionne 36, pour 1,208 chevaux; en 1855, on atteint 84 machines pour 2,346 chevaux, et 1860 donne 104 appareils pour 4,058 chevaux. Non-seulement le nombre des appareils ne cesse d'augmenter, mais surtout la puissance moyenne, ramenée à l'unité, a triplé dans l'espace de vingt ans : elle ressortait à 13.375 chevaux en 1841; en 1860, elle atteint 39 chevaux, par moteur.

En 1850, les mines métalliques possédaient 2 manéges et 820 treuils; ces deux nombres sont renseignés respectivement à 13 et à 1,420 par la statistique de 1860. Ces 1,420 treuils équivalaient à une puissance collective de 1,500 hommes.

Le nombre, l'espèce et la force des moyens mécaniques dont il s'agit spécialement ici sont, d'ailleurs, indiqués, pour chaque année de 1851 à 1860, dans le tableau suivant :

ANNÉES.	APPAREILS MÉCANIQUES EMPLOYÉS A L'EXTRACTION ET A L'ÉPUISEMENT.							
	MACHINES A VAPEUR.		MANÉGES.		APPAREILS HYDRAULIQUES.		TREUILS.	
	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.
		Chevaux.		Chevaux.		Chevaux.		Hommes.
1851.	46	1,383	3	3	1	300	723	780
1852.	50	1,468	3	3	»	»	977	1,030
1853.	58	1,579	1	1	1	200	1,109	1,115
1854.	70	2,075	2	2	1	200	1,269	1,434
1855.	84	2,346	1	1	1	200	1,584	1,663
1856.	88	2,412	»	»	1	200	1,517	1,735
1857.	100	2,620	6	7	1	200	1,092	1,248
1858.	87	2,650	8	8	1	200	1,569	1,855
1859.	96	4,058	11	11	1	200	1,508	1,588
1860.	104	4,058	13	13	1	200	1,420	1,500

§ 6. — Nombre des siéges d'exploitation en activité.

Le nombre des siéges d'exploitation en activité était de 1,954 en 1846 et de 1,654 en 1847; mais les événements politiques de 1848, frappant le travail des mines comme ils ont frappé toutes les industries, firent, d'un coup, tomber à 825 le nombre des siéges d'exploitation; la diminution continua même jusqu'en 1851, année où ce nombre était de 785. Cependant, à partir de 1852, une reprise sensible se manifesta, et enfin, pour 1860, l'on comptait 1,256 siéges en activité dans le royaume : les mouvements constatés de 1851 à 1860 sont exprimés par les chiffres contenus au tableau suivant, lequel, complétant en ce point les statistiques antérieures, répartit les siéges d'exploitation en deux catégories : ceux où l'on travaille à ciel ouvert et ceux où l'on travaille sous terre.

PROVINCES.	1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.	A ciel ouvert.	Souterrains.
Hainaut . . .	»	72	21	104	13	161	17	139	8	141	7	145	4	110	11	169	22	180	32	195
Namur	50	553	43	668	53	949	49	918	58	986	45	953	46	673	28	888	24	841	41	776
Luxembourg. .	8	6	9	6	25	28	33	33	96	33	92	24	59	13	56	16	55	17	41	18
Liége.	7	87	11	146	21	190	14	224	9	201	9	195	10	184	11	234	5	244	7	146
Totaux. . .	65	718	84	924	112	1,328	113	1,314	171	1,361	153	1,317	119	980	106	1,307	106	1,282	121	1,135

§ 7. — Nombre des ouvriers.

Les observations qui viennent d'être produites en ce qui concerne le nombre des siéges d'exploitation, s'appliquent, en très-grande partie, au nombre des ouvriers employés à l'extraction des minerais, pendant les années 1846 à 1860. Cependant, quant au nombre des ouvriers, le progrès obtenu depuis 1852 comparativement aux années antérieures, est plus marqué que l'accroissement signalé en ce qui concerne les siéges des travaux. En 1848, le nombre des ouvriers était tombé à 4,167, après avoir atteint 8,205 en 1846, et la statistique de 1860 accuse un nombre de 11,141 ; dans la seule province de Namur, l'augmentation ressort à 3,515 ouvriers pour l'année 1860 comparée à 1848 ; l'accroissement établi sur les mêmes années est de 2,851 pour la province de Liége. Dans l'ensemble, il y a un développement d'activité que les chiffres suivants permettent d'apprécier :

PROVINCES.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Hainaut	482	573	1,210	1,090	986	932	1,130	1,093	1,058	994
Namur	2,624	2,560	4,080	4,129	4,670	4,469	6,305	5,062	5,262	5,134
Luxembourg.	59	107	321	366	394	373	610	264	292	237
Liége.	3,199	3,439	4,347	4,875	4,674	4,449	3,500	4,904	4,858	4,782
Totaux. . .	6,364	6,679	9,958	10,460	10,724	10,223	11,545	11,323	11,470	11,141

§ 8. — Produits des mines métalliques.

L'exploitation des mines métalliques avait donné, en 1850, un produit de 550,322 tonnes de 1,000 kilogrammes ; en 1860, elle a donné 927,810 tonnes ou au delà de 68 p. °/. en plus.

L'accroissement a été de 9,976 tonnes pour la blende, de 6,126 tonnes pour la galène, de 38,429 tonnes pour la pyrite et de 356,293 tonnes pour la mine de fer lavée. En ce qui concerne ce dernier produit, l'amélioration aurait été beaucoup plus considérable encore si la situation politique de l'Europe, pendant les années 1856 et 1857, n'avait, dans certaine mesure, arrêté l'essor de l'exploitation ; en effet, dès 1855, on avait extrait 852,134 tonnes de mine lavée ; en 1857, on n'en obtenait plus que 651,905 tonnes. Il est vrai que 1858 et 1859 ont donné respectivement 879,465 et 883,051 tonnes ; mais on est descendu à 809,176 tonnes en 1860.

La calamine a seule diminué d'importance de 1851 à 1860 ; mais il en a été bien autrement de la blende (sulfure de zinc), dont le produit ne dépassait pas 264 tonnes en 1845, tandis qu'on le voit arrivé à 17,284 tonnes en 1860. En 1841, on a produit 34 tonnes de galène et 1,200 de pyrite ; pour 1860, ces deux chiffres s'élèvent, le premier, à 9,980 tonnes, et le second, à 42,513 tonnes.

En résumé, les résultats envisagés dans leur ensemble sont tels que le pays peut s'en féliciter.

PROVINCES.	MINERAIS.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
HAINAUT . . .	Blende	»	»	200	»	»	»	»	»	»	»
	Calamine.	»	»	76	»	»	»	»	»	»	»
	Galène.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Pyrite	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Fer (mine lavée).	39,539	68,584	154,300	137,189	115,864	105,180	72,849	123,058	143,246	146,315
NAMUR	Blende.	496	278	»	200	614	»	4	25	140	263
	Calamine	126	»	92	420	219	»	185	842	101	135
	Galène.	835	563	914	4,604	2,566	2,829	7,593	8,101	2,094	4,975
	Pyrite.	4,035	1,178	4,372	21,110	18,376	15,462	8,699	9,332	9,049	12,653
	Fer (mine lavée).	274,414	283,181	393,872	502,347	579,150	527,619	440,563	593,002	562,906	516,664
LUXEMBOURG. .	Blende.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Calamine.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Galène.	3	»	»	26	8	»	»	1	32	10
	Pyrite.	»	»	»	1,183	300	»	»	»	»	»
	Fer (mine lavée).	3,074	2,870	14,295	22,366	48,049	35,574	31,433	28,299	22,912	21,520
LIÉGE.	Blende	13,687	10,144	13,440	11,133	10,291	14,448	10,483	19,442	13,611	17,021
	Calamine.	65,957	67,903	66,284	67,719	70,149	71,856	65,564	55,089	56,538	48,722
	Galène.	2,760	2,040	3,670	3,165	3,416	4,080	3,183	5,898	4,867	4,995
	Pyrite.	2,407	2,168	3,271	3,028	2,931	3,688	5,921	16,134	25,933	29,860
	Fer (mine lavée).	47,257	77,682	106,810	137,002	109,071	110,042	107,058	135,106	153,967	124,647
LE ROYAUME. .	Blende	14,183	10,422	13,640	11,333	10,906	14,448	10,487	19,467	13,751	17,284
	Calamine.	66,083	67,903	66,452	68,139	70,368	71,856	65,749	55,931	56,639	48,857
	Galène.	3,598	2,593	4,584	7,795	5,990	6,909	10,776	14,000	6,993	9,980
	Pyrite.	6,442	3,346	7,643	25,321	21,607	19,150	14,620	25,466	34,982	42,513
	Fer (mine lavée).	364,284	432,314	669,277	798,873	852,134	778,412	651,903	879,465	883,031	809,176

Troisième partie. — *Carrières.*

C'est seulement depuis 1858 que les statistiques annuelles du Département des travaux publics ont donné place à quelques renseignements concernant l'exploitation et la production des carrières du pays. Les chiffres recueillis sont malheureusement loin d'être complets; quoi qu'il en soit, ils témoignent cependant d'une grande activité et d'un progrès très-sensible dans les résultats financiers obtenus. Voici ces chiffres :

ANNÉES.	PROVINCES.	NOMBRE de CARRIÈRES.	NOMBRE DE SIÉGES D'EXPLOITATION EN ACTIVITÉ.		NOMBRE des OUVRIERS.	VALEUR DES PRODUITS DE L'EXTRACTION.
			A CIEL OUVERT.	SOUTERRAINS.		
						francs.
1858.	Hainaut	379	337	75	8 926	8,842,325
	Namur	531	381	125	2,425	2,487,575
	Luxembourg	106	67	43	764	527,445
	Liége	232	278	26	2,139	2,140,137
	Totaux	1,248	1,063	269	14,254	13,997,182
1859.	Hainaut	387	340	78	9,672	9 323,680
	Namur	512	400	128	2,451	2,884,916
	Luxembourg	89	69	47	825	535,493
	Liége	248	280	36	2,333	2,326,355
	Totaux	1,236	1,089	289	15,281	15,070,444
1860.	Hainaut	387	344	70	9,301	9,729,870
	Namur	599	516	152	2,758	2,862,184
	Luxembourg	83	68	45	824	548,375
	Liége	254	293	24	2,608	2,464,080
	Brabant	89	9	84	1,614	1,789,065
	Totaux	1,412	1,230	375	17,105	17,393,574

Le travail de 1858, tel qu'il ressort de ce tableau, ne peut pas être comparé, d'une manière absolue, à celui de 1860, parce que la statistique de 1858 ne comprend pas les carrières de la province de Brabant. Si on laisse cette province en dehors du rapprochement, on trouve que, pendant les trois années indiquées, il y a eu augmentation de 75 carrières, de 180 siéges d'exploitation en activité, de 1,257 ouvriers et de 1,607,327 fr. dans la valeur des produits, pour les provinces réunies de Hainaut, de Namur, de Luxembourg et de Liége.

Indépendamment des 17,105 ouvriers employés dans les carrières, en 1860, il existait 694 chevaux, 124 machines à vapeur d'une force totale de 1,643 chevaux, 50 manéges (99 chevaux), 506 treuils mus par 732 hommes et 12 appareils hydrauliques (vis d'Archimède) mus par 33 chevaux.

Quatrième partie. — *Police des mines. — Accidents.*

§ 1er. — Police des mines.

Le Rapport décennal de 1841-1850 cite les dispositions réglementaires concernant la police des mines et spécialement celles qui s'appliquent aux mines de houille et aux mines métalliques. La nomenclature contenue dans ce document sera aisément complétée pour ce qui se rattache à la période de 1851 à 1860; il suffit, en effet, de rappeler deux arrêtés royaux du 31 juillet 1856 et du 8 avril 1858.

Par le premier, « il est défendu aux exploitants des mines de la province de Hainaut qui se servent des cuffats ou des cages pour remonter les ouvriers, d'y ajouter une charge quelconque. » (*Moniteur belge* du 8 août 1856.)

L'arrêté royal du 8 avril 1858 porte des modifications au règlement général du 1er mars 1850 sur l'aérage, l'éclairage et l'emploi de la poudre dans les mines; ces modifications ont pour but de donner de plus grandes garanties de sûreté aux ouvriers employés à l'exploitation des mines qui dégagent du gaz hydrogène carboné.

Le texte complet du règlement général, modifié ainsi qu'il vient d'être dit, a été reproduit par le journal officiel du royaume, à la date du 14 avril 1858.

§ 2. — Accidents.

La prévoyance la plus soucieuse ne saurait parer à tous les dangers qui affectent l'exploitation des mines. Aussi a-t-on encore incessamment à déplorer des sinistres assez graves pour provoquer les plus pénibles émotions. Mais si la somme des malheurs a plutôt augmenté que diminué, il est encourageant de constater un résultat qu'il est permis d'attribuer, en partie, aux efforts de l'administration : c'est que le rapport entre le nombre des victimes d'accidents et le chiffre de la population ouvrière a notablement diminué dans la dernière période décennale.

Laissons parler les chiffres : de 1851 à 1860, 2,154 accidents ont occasionné 2,145 décès et blessé 667 ouvriers, c'est-à-dire ont fait 2,812 victimes.

Cela représente une moyenne qui dépasse 200 décès par année; cette moyenne avait été de 101.6 pour la période de 1831 à 1840, et de 136.8 pour la période de 1841 à 1850. Il est vrai que de 1831 à 1840, le nombre moyen des ouvriers était seulement de 31,500, et qu'il n'allait pas au delà de 47,354, de 1841 à 1850, tandis qu'il atteint 76,318, de 1851 à 1860.

Le tableau qui suit indique, par province et pour le royaume pris dans son ensemble, le nombre des ouvriers employés à l'exploitation de la houille et à l'extraction des minerais, pendant chacune des années 1851 à 1860, ainsi que le nombre des accidents qui sont survenus à ces ouvriers et les cas de blessures ou de décès qui en ont été la conséquence.

Années.	Nature des renseignements.	Hainaut.	Namur.	Liége.	Luxembourg.	Le royaume.
1851.	Nombre des ouvriers	35,950	4,024	73	15,814	55,861
	Accidents	89	17	1	55	162
	Blessés	28	9	1	17	55
	Tués	68	8	»	53	129
	Total des victimes	96	17	1	70	184
1852.	Nombre des ouvriers	38,367	4,036	119	16,030	58,552
	Accidents	116	22	1	44	183
	Blessés	10	13	»	40	63
	Tués	206	11	1	50	268
	Total des victimes	216	24	1	60	331
1853.	Nombre des ouvriers	40,592	5,522	342	17,706	64,162
	Accidents	94	11	3	45	153
	Blessés	17	4	»	15	36
	Tués	100	7	3	45	155
	Total des victimes	117	11	3	60	191
1854.	Nombre des ouvriers	46,370	5,741	385	20,188	72,654
	Accidents	145	44	1	70	257
	Blessés	39	21	»	17	77
	Tués	158	22	1	62	243
	Total des victimes	197	43	1	79	320
1855.	Nombre des ouvriers	52,988	6,415	394	21,907	81,704
	Accidents	155	18	2	77	252
	Blessés	53	13	»	19	85
	Tués	151	9	2	90	252
	Total des victimes	204	22	2	109	337
1856.	Nombre des ouvriers	54,800	6,243	373	22,392	83,808
	Accidents	147	29	»	74	250
	Blessés	46	20	»	24	90
	Tués	133	14	»	95	242
	Total des victimes	179	34	»	119	332
1857.	Nombre des ouvriers	54,488	7,915	610	21,109	84,122
	Accidents	118	27	»	72	217
	Blessés	29	8	»	22	59
	Tués	105	20	»	72	197
	Total des victimes	134	28	»	94	256
1858.	Nombre des ouvriers	55,477	6,690	264	22,046	84,477
	Accidents	126	49	1	57	203
	Blessés	36	7	»	15	58
	Tués	154	12	1	56	223
	Total des victimes	190	19	1	71	281
1859.	Nombre des ouvriers	59,913	6,874	292	21,687	88,763
	Accidents	149	27	1	64	241
	Blessés	19	8	1	31	59
	Tués	135	24	»	58	217
	Total des victimes	154	32	1	89	276
1860.	Nombre des ouvriers	60,533	6,733	237	21,870	89,373
	Accidents	137	27	3	69	236
	Blessés	40	15	1	29	85
	Tués	150	15	2	52	219
	Total des victimes	190	30	3	81	304

En d'autres termes, on trouve les chiffres suivants pour toute la période décennale :

PÉRIODE.	NATURE DES RENSEIGNEMENTS.	PROVINCES.				LE ROYAUME.
		HAINAUT.	NAMUR.	LUXEMBOURG.	LIÉGE.	
1851-1860.	Nombre moyen des ouvriers	49,918	6,016	309	20,075	76,318
	Accidents	1,276	238	13	627	2,154
	Blessés	347	118	3	199	667
	Tués	1,360	142	10	633	2,145
	TOTAL des victimes	1,707	260	13	832	2,812

En rapportant le nombre des accidents, des blessés et des tués au nombre de 1,000 ouvriers, on trouve les proportions suivantes :

PROVINCES.	SUR 1,000 OUVRIERS TRAVAILLANT DANS LES MINES.			
	ACCIDENTS.	BLESSÉS.	TUÉS.	VICTIMES.
Hainaut	25.5	6.9	27.3	34.2
Namur	39.5	19.6	23.6	43.2
Luxembourg	42.0	9.7	32.3	42.0
Liége	31.2	9.9	31.5	41.4
LE ROYAUME	28.2	8.7	28.1	36.8
PÉRIODE de 1831 à 1840 (le royaume)	25.5	16.1	32.3	48.4
Id. — 1841 à 1850 (id.)	36.9	24.8	28.9	53.7

On voit que, comparativement aux faits constatés pendant les périodes décennales de 1831-1840 et de 1841-1850, il s'est produit, à tous les points de vue, de 1851 à 1860, une diminution remarquable; la seule augmentation constatée, et elle n'excède pas 2.7 ouvriers pour 1,000, s'est manifestée dans le rapport du nombre des accidents de la période de 1851 à 1860 comparé au rapport correspondant de la période de 1831 à 1840.

La décroissance la plus remarquable est celle qui s'est révélée en ce qui touche le nombre des victimes (blessés et tués réunis); cependant, ce nombre, rapporté à celui des ouvriers, s'est accru dans la province de Namur : il s'est élevé de 22.8, chiffre de 1831-1840, et de 37.6, chiffre de 1841-1850, à 43.2. Par contre, le nombre des victimes, dans le Luxembourg, qui était, pour 1841-1850, de 95.2 sur 1,000 ouvriers, est descendu à 42; de même, les ouvriers atteints, de 1841 à 1850, dans le Hainaut et dans la province de Liége, représentaient respectivement 55.1 et 52.1 pour 1,000 ouvriers; ces deux proportions viennent d'être renseignées, la première à 34.2 et la seconde à 41.4, pour la période de 1851-1860.

Dans l'ensemble, l'amélioration obtenue par les moyens de conservation mis en pratique s'exprime par des chiffres dont l'heureuse signification ne saurait être contestée.

Si l'on considère les accidents au point de vue des circonstances qui les ont occasionnés, on arrive aux détails statistiques que renferme le tableau suivant :

NATURE DES ACCIDENTS.	HAINAUT.										NAMUR.									
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
ACCIDENTS.																				
En descendant ou en remontant par les cordes ou chaînes.	7	11	19	13	22	21	18	14	18	20	5	3	4	8	4	2	4	1	2	3
Id. id. par les échelles	4	6	6	9	7	8	3	5	2	5	»	2	»	3	1	1	1	1	1	»
Arrivés dans les puits dans d'autres circonstances	12	18	14	21	18	21	26	20	27	12	5	3	»	7	5	4	4	2	9	2
Éboulements	46	44	34	55	58	51	27	46	57	39	5	9	5	19	6	14	13	10	5	11
Coups de feu	2	7	1	6	9	5	3	3	2	11	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1
Id. d'eau	1	1	»	1	1	»	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»
Emploi de la poudre	2	3	3	6	1	3	3	2	4	7	1	2	1	2	2	2	1	3	4	6
Causes diverses	15	26	17	34	39	41	38	35	39	42	1	2	1	2	»	5	3	2	5	4
Totaux	89	116	94	145	155	147	148	126	149	137	17	22	11	41	18	29	27	19	27	27
BLESSÉS.																				
En descendant ou en remontant par les cordes ou chaînes.	1	1	3	4	»	2	4	9	3	2	2	1	1	2	3	»	»	»	1	»
Id. id. par les échelles	3	1	1	6	1	5	»	»	1	5	»	1	»	1	»	1	»	1	»	»
Arrivés dans les puits dans d'autres circonstances	2	2	»	»	3	2	2	1	3	8	2	2	»	2	2	1	»	»	»	1
Éboulements	9	9	6	11	7	2	2	4	5	7	4	5	2	12	5	7	5	4	1	4
Coups de feu	2	20	2	8	33	26	7	12	»	14	»	»	»	»	»	5	»	»	1	1
Id. d'eau	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Emploi de la poudre	2	2	1	»	»	2	4	3	1	5	»	3	1	4	3	2	»	1	4	7
Causes diverses	9	5	4	9	9	7	10	7	6	7	1	1	»	»	»	4	3	1	4	2
Totaux	28	40	17	39	53	46	29	36	19	40	9	13	4	21	13	20	8	7	8	15
TUÉS.																				
En descendant ou en remontant par les cordes ou chaînes.	6	22	29	13	27	19	18	31	17	28	3	2	3	6	1	2	4	1	2	3
Id. id. par les échelles	1	5	5	5	6	»	3	5	1	5	»	1	»	2	1	»	1	»	4	»
Arrivés dans les puits dans d'autres circonstances	10	16	14	21	16	20	30	20	25	13	3	1	»	5	5	4	4	2	10	1
Éboulements	40	33	31	53	54	50	23	45	56	33	1	5	3	7	2	7	9	6	5	9
Coups de feu	5	106	1	30	16	7	1	24	2	28	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. d'eau	»	2	»	3	1	»	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»
Emploi de la poudre	»	1	2	7	1	3	»	2	3	3	1	»	»	»	»	»	1	2	2	»
Causes diverses	6	21	18	26	30	34	30	26	31	39	»	1	1	2	»	1	»	4	4	2
Totaux	68	206	100	158	154	133	105	184	135	150	8	11	7	22	9	14	20	12	26	15
BLESSÉS ET TUÉS.																				
En descendant ou en remontant par les cordes ou chaînes.	7	23	32	17	27	21	22	40	20	30	5	3	4	8	4	2	4	1	3	3
Id. id. par les échelles	4	6	6	11	7	8	3	5	2	10	»	2	»	3	1	1	1	1	1	»
Arrivés dans les puits dans d'autres circonstances	12	18	14	21	19	22	32	21	28	16	5	3	»	7	7	5	4	2	10	2
Éboulements	49	42	37	64	61	52	25	49	61	40	5	10	5	19	7	14	14	10	6	13
Coups de feu	7	126	3	38	49	33	8	36	2	39	»	»	»	»	»	5	»	»	1	1
Id. d'eau	»	2	»	4	1	»	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»
Emploi de la poudre	2	3	3	7	1	5	4	5	4	8	1	3	1	4	3	2	1	3	6	7
Causes diverses	15	26	22	35	39	41	40	33	37	46	1	2	1	2	»	5	3	2	5	4
Totaux	96	246	117	197	204	179	134	190	154	190	17	24	11	43	22	34	28	19	32	30

	LUXEMBOURG.									
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»
	»	1	»	»	»	»	»	»	1	2
	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	2	»	1	»	»	1	»	1
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1	1	3	1	2	»	»	1	1	3
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1	»	»	»	»	»	»	»	1	1
	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»
	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1
	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	2	»	1	»	»	1	»	1
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	1	3	1	2	»	»	1	»	2
	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»
	»	1	»	»	»	»	»	»	1	2
	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	2	»	1	»	»	1	»	1
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1	1	3	1	2	»	»	1	1	3

	LIÉGE.									
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	3	4	1	13	10	7	6	5	5	8
	2	1	2	»	1	1	2	5	4	3
	7	6	11	11	13	14	9	7	8	13
	19	18	12	26	21	26	31	13	20	18
	1	2	1	»	3	3	1	1	2	1
	»	2	2	1	2	1	2	»	1	»
	3	»	2	4	8	4	4	2	4	3
	20	11	14	15	19	18	17	24	20	23
	55	44	48	70	77	74	72	57	64	69
	»	2	»	4	»	»	2	»	»	1
	2	»	»	»	»	»	»	1	1	»
	1	»	»	»	2	1	3	»	1	3
	3	1	1	5	2	4	7	3	4	8
	4	2	9	»	9	12	5	3	10	6
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1	»	3	4	3	7	4	»	5	4
	6	5	2	4	3	»	1	8	10	7
	17	10	13	17	19	24	22	15	31	29
	3	2	1	11	11	7	8	5	6	7
	»	1	2	»	1	1	2	4	3	3
	6	8	12	11	11	14	11	8	9	11
	16	19	13	23	19	27	27	11	18	13
	12	1	»	»	16	26	3	»	5	1
	»	13	5	2	10	1	3	»	1	»
	2	»	»	1	6	1	1	5	3	1
	14	6	12	14	16	18	17	23	13	16
	53	50	45	62	90	95	72	56	58	52
	3	4	1	15	11	7	10	5	6	8
	2	1	2	»	1	1	2	5	4	3
	7	8	12	11	13	15	14	8	10	14
	19	20	14	28	21	31	34	14	22	24
	16	3	9	»	25	38	8	3	15	7
	»	13	5	2	10	1	3	»	1	»
	3	»	3	6	9	8	5	5	8	5
	20	11	14	18	19	18	18	31	23	23
	70	60	60	79	109	119	94	71	89	81

	LE ROYAUME.									
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	15	21	24	35	37	30	28	20	25	31
	6	10	8	12	9	7	6	11	8	10
	24	27	26	39	36	30	39	29	44	27
	70	68	53	100	86	91	71	70	82	69
	3	9	2	6	12	9	4	4	5	13
	1	4	2	2	3	1	3	1	1	1
	6	5	6	12	11	9	8	7	12	16
	37	39	32	51	58	64	58	61	64	69
	162	183	253	257	252	250	217	203	241	236
	3	4	4	10	3	2	6	9	4	3
	5	2	1	7	4	6	»	2	3	6
	5	4	»	2	7	4	5	1	4	7
	16	15	9	28	14	13	14	11	10	19
	6	23	11	8	42	43	12	15	11	18
	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
	3	5	5	8	6	11	8	4	10	16
	17	11	6	13	12	11	14	16	17	16
	55	63	36	77	85	90	59	68	59	85
	12	26	33	34	40	28	30	37	25	38
	4	8	7	7	8	1	6	9	5	9
	19	25	27	37	32	38	45	30	44	25
	57	57	49	83	76	84	89	63	79	56
	17	107	1	30	32	33	4	24	7	20
	»	16	5	5	11	1	4	1	4	1
	3	1	2	8	7	4	2	9	8	4
	20	28	34	42	46	53	47	50	48	57
	129	268	155	243	252	252	197	223	217	219
	15	30	37	44	43	39	36	46	29	41
	6	10	8	44	9	7	6	11	8	15
	24	29	27	39	39	42	50	34	48	32
	73	73	58	114	90	97	73	74	89	75
	23	129	12	28	74	76	16	39	48	47
	»	16	5	6	11	1	4	4	1	1
	6	6	7	16	13	15	10	13	18	20
	37	39	37	55	58	64	64	66	65	73
	184	331	191	320	337	332	256	284	276	304

Ces indications ne peuvent pas être appréciées avec pleine justesse, si on les laisse isolées. Leur véritable signification s'exprime plutôt par le relevé que voici et dans lequel on a groupé, pour toute la période de 1851 à 1860, les accidents, le nombre des blessés, le nombre des tués et le nombre des victimes, aussi bien dans chaque province que dans le royaume entier.

NATURE DES ACCIDENTS.	HAINAUT.	NAMUR.	LUXEMBOURG.	LIÉGE.	LE ROYAUME.
ACCIDENTS.					
En descendant ou en remontant par les cordes ou les chaînes	166	36	2	62	266
Id. id. par les échelles	52	10	4	21	87
Arrivés dans les puits dans d'autres circonstances	189	41	1	99	330
Éboulements	454	97	5	204	760
Coups de feu	49	3	»	15	67
Id. d'eau	6	2	»	11	19
Emploi de la poudre	34	24	»	34	92
Causes diverses	326	25	1	181	533
TOTAUX	1,276	238	13	627	2,154
BLESSÉS.					
En descendant ou en remontant par les cordes ou les chaînes	29	10	»	9	48
Id. id. par les échelles	23	4	2	4	33
Arrivés dans les puits dans d'autres circonstances	18	10	»	11	39
Éboulements	62	49	»	38	149
Coups de feu	121	7	»	60	188
Id. d'eau	1	»	»	»	1
Emploi de la poudre	20	25	»	31	76
Causes diverses	73	13	1	46	133
TOTAUX	347	118	3	199	667
TUÉS.					
En descendant ou en remontant par les cordes ou les chaînes	210	27	2	61	300
Id. id. par les échelles	36	6	2	17	61
Arrivés dans les puits dans d'autres circonstances	185	35	1	101	322
Éboulements	418	54	5	186	663
Coups de feu	220	»	»	64	284
Id. d'eau	8	2	»	35	45
Emploi de la poudre	22	6	»	20	48
Causes diverses	261	12	»	149	422
TOTAUX	1,360	142	10	633	2,145
BLESSÉS ET TUÉS.					
En descendant ou en remontant par les cordes ou les chaînes	239	37	2	70	348
Id. id. par les échelles	59	10	4	21	94
Arrivés dans les puits dans d'autres circonstances	203	45	1	112	361
Éboulements	480	103	5	224	812
Coups de feu	341	7	»	124	472
Id. d'eau	9	2	»	35	46
Emploi de la poudre	42	31	»	51	124
Causes diverses	334	25	1	195	555
TOTAUX	1,707	260	13	832	2,812

Le nombre total des blessés avait été de 1,175 pour la période de 1841 à 1850; de 1851 à 1860, il y a donc eu 506 blessés en moins. Il est vrai, malheureusement, qu'il y a eu 777 tués en plus, de sorte que l'on a compté 271 victimes en plus. Toutefois, on répète que les sinistres ont été moins fréquents, proportionnellement au nombre des ouvriers employés et, par conséquent, proportionnellement à l'activité de travail, pendant la deuxième période que durant la première.

Les dernières colonnes du tableau inséré aux pages 22 et 23 donnent, pour la Belgique, le relevé annuel des accidents survenus de 1851 à 1860, dans les mines de houille et dans les mines métalliques; ces colonnes indiquent, en outre, la nature des sinistres. Pour les dix années réunies, abstraction faite des événements constatés dans le cours de chaque année prise isolément, les accidents se classent dans l'ordre suivant, sous le rapport de la fréquence :

Éboulements	760
Causes diverses	533
Accidents divers dans les puits	330
— par les cordes ou par les chaînes	266
A reporter	1,889
Report	1,889
Emploi de la poudre	92
Accidents par les échelles	87
— par les coups de feu	67
— par les coups d'eau	19
Total	2,154

Sauf les accidents par l'emploi de la poudre et par les coups de feu, qui occupaient respectivement le septième et le cinquième rangs, le même ordre de fréquence a été constaté pour chacune des deux périodes décennales qui s'étendent de 1851 à 1850. Comparativement aux accidents survenus de 1841 à 1850, le nombre des coups de feu, des coups d'eau et des accidents par les échelles, a diminué de 28, de 2 et de 4; il y a eu, au contraire, augmentation de nombre pour ce qui concerne les autres espèces de sinistres.

Mais la gravité de ces douloureux événements se mesure moins par leur chiffre que par le nombre des victimes qu'ils font.

Voici comment ils se rangent sous ce dernier rapport :

NATURE DES ACCIDENTS.	SUR 1,000 OUVRIERS.		
	BLESSÉS.	TUÉS.	VICTIMES.
Éboulements	223	309	289
Causes diverses	200	497	498
Accidents divers dans les puits	58	150	128
— par les cordes ou par les chaînes	72	140	124
Emploi de la poudre	114	22	44
Accidents par les échelles	50	29	33
— par les coups de feu	282	132	168
— par les coups d'eau	1	21	16
Totaux	1,000	1,000	1,000

Dans la période de 1841-1850, les coups de feu avaient fait 252 victimes sur 1,000 ouvriers; leur part est réduite à 168 pour la période décennale suivante : cela représente donc un déclassement ou une diminution de 84 p. 1,000. Il s'est produit, par contre, une augmentation de 40 p. 1,000 en ce qui concerne les accidents survenus par les cordes ou par les chaînes; l'accroissement est de 19 pour les accidents dus à des causes *diverses*, non déterminées, de 19 pour les accidents divers arrivés dans les puits, de 10 pour les accidents provoqués par l'emploi de la poudre.

L'administration s'efforce, par les mesures qu'elle prescrit et par la surveillance incessante qu'elle exerce sur les travaux des mines, de prévenir, autant qu'il dépend d'elle, le retour des catastrophes qui ont trop souvent jeté la désolation et la misère dans la classe si nombreuse des ouvriers mineurs. On voit qu'elle est impuissante à lutter, avec tout l'avantage désirable, contre les événements. Mais, quand les sinistres ont frappé, les conséquences en sont, du moins, encore atténuées par les bienfaits que les caisses de prévoyance répandent sur les ouvriers blessés ou sur la famille de ceux qui ont succombé au champ du travail. Chaque année, le Gouvernement accorde à ces caisses, des subsides qui s'élèvent à environ 45,000 francs.

CINQUIÈME PARTIE. — *Redevance des mines.*

La redevance *fixe* sur les mines concédées ou tolérées provisoirement, est calculée à raison de 10 centimes par hectare; la redevance *proportionnelle* est fixée à 2 ½ p. % du produit net obtenu. Enfin, il est perçu 15.50 p. % d'additionnels : 10 p. % de la redevance principale, augmentés de 5 p. % sur le principal accru du dixième.

Le tableau qui suit ne comprend que le produit en principal, abstraction faite des centimes additionnels. On trouvera dans le chapitre VI ci-après, l'indication du montant effectif de la redevance avec additionnels.

PROVINCES.	ANNÉES.	MINES					
		DE HOUILLE.			MÉTALLIQUES.		
		REDEVANCE fixe.	REDEVANCE proportionnelle.	TOTAL.	REDEVANCE fixe.	REDEVANCE proportionnelle.	TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
HAINAUT	1851	8,650 90	151,811 96	160,462 86	267 40	193 10	460 50
	1852	8,654 50	154,276 12	162,930 62	267 40	» »	267 40
	1853	8,300 90	146,821 01	155,121 91	267 40	» »	267 40
	1854	8,185 70	192,121 49	200,307 19	380 90	468 00	848 90
	1855	8,169 70	329,825 66	337,995 36	380 90	» »	380 90
	1856	8,154 40	428,972 58	437,126 98	380 90	» »	380 90
	1857	8,186 50	452,806 25	460,992 75	380 90	» »	380 90
	1858	8,122 40	385,020 65	393,143 05	380 90	» »	380 90
	1859	8,050 70	350,666 79	358,717 49	380 90	» »	380 90
	1860	8,079 30	302,212 34	310,291 64	380 90	» »	380 90
LIÉGE	1851	3,183 45	26,975 05	30,158 50	512 30	10,519 25	11,031 55
	1852	3,202 35	24,813 50	28,015 85	519 90	11,555 00	12,074 90
	1853	3,213 78	20,324 50	23,538 28	498 33	6,832 50	7,330 83
	1854	3,213 18	73,000 00	76,213 18	640 82	16,430 00	17,070 82
	1855	3,237 44	406,505 00	409,742 44	536 76	16,157 50	16,694 26
	1856	3,356 44	400,635 00	403,991 44	595 25	5,250 00	5,845 25
	1857	3,370 47	95,081 25	98,451 72	603 61	6,600 00	7,203 61
	1858	3,456 19	70,321 25	73,777 44	645 14	3,042 50	3,687 64
	1859	3,466 19	81,026 25	84,492 44	645 97	11,618 00	12,263 97
	1860	3,485 91	70,081 07	73,566 98	933 47	22,881 29	23,814 76
NAMUR	1851	1,205 70	4,258 44	5,464 14	1,839 60	1,918 63	3,758 23
	1852	1,205 70	3,115 02	4,320 72	1,853 70	2,213 70	4,067 40
	1853	1,211 70	2,369 46	3,581 16	1,853 70	2,177 08	4,030 78
	1854	1,211 70	3,031 46	4,243 16	1,864 70	1,763 15	3,627 85
	1855	1,211 70	6,634 17	7,845 87	1,914 30	1,652 97	3,567 27
	1856	1,211 70	6,383 02	7,594 72	1,924 70	517 90	2,442 60
	1857	1,211 70	4,709 88	5,921 58	1,924 70	571 22	2,495 92
	1858	1,215 60	4,653 54	5,869 14	1,964 90	1,463 62	3,428 52
	1859	1,215 60	3,894 25	5,109 85	2,039 60	2,536 03	4,575 63
	1860	1,215 60	4,005 15	5,220 75	2,063 10	4,313 62	6,376 72
LUXEMBOURG	1851	12 70	» »	12 70	1,194 60	42 80	1,237 40
	1852	12 70	» »	12 70	1,194 60	50 46	1,245 06
	1853	12 70	» »	12 70	1,194 60	347 50	1,542 10
	1854	12 70	15 00	27 70	1,194 60	126 02	1,320 62
	1855	12 70	» »	12 70	1,202 60	21 04	1,223 64
	1856	12 70	» »	12 70	1,202 60	87 76	1,290 36
	1857	12 70	» »	12 70	1,202 60	172 17	1,374 77
	1858	12 70	» »	12 70	1,202 60	153 17	1,355 77
	1859	12 70	» »	12 70	1,211 40	101 06	1,312 46
	1860	12 70	» »	12 70	1,211 40	» »	1,211 40
LE ROYAUME	1851	13,052 75	183,045 45	196,098 20	3,813 90	12,673 48	16,487 38
	1852	13,075 25	182,204 64	195,279 89	3,835 60	13,819 46	17,654 76
	1853	12,739 08	169,514 97	182,254 05	3,814 03	9,357 08	13,171 11
	1854	12,623 28	268,167 95	280,791 23	4,081 02	18,787 17	22,868 19
	1855	12,631 51	742,964 83	755,596 34	4,034 56	17,831 51	21,866 07
	1856	12,735 24	535,990 60	548,725 84	4,103 45	5,855 66	9,959 11
	1857	12,781 37	552,597 38	565,378 75	4,111 81	7,343 39	11,455 20
	1858	12,806 89	459,995 44	472,802 33	4,193 54	4,659 29	8,852 83
	1859	12,745 49	435,587 29	448,332 48	4,277 87	14,255 09	18,532 96
	1860	12,793 51	376,298 56	389,092 07	4,588 87	27,194 91	31,783 78

Le montant de la redevance proportionnelle des mines de houille s'est accru, dans des proportions remarquables, jusqu'en 1857; mais à partir de 1858, il a subi, chaque année, une diminution à la suite de laquelle il se trouve réduit, pour 1860, à un chiffre qui reste de plus de 66,000 francs au-dessous de celui de 1855. Ces oscillations n'ont pas toujours été comprises; on s'est demandé, notamment à la Chambre des représentants, comment cette diminution pouvait se concilier avec l'augmentation incontestée de l'extraction. Ce double fait peut se produire et se produit simultanément, parce que la redevance proportionnelle, qui constitue à elle seule à peu près tout l'impôt, a pour base le produit *net* de l'exploitation; il n'y a donc aucun rapport obligé entre le montant de cette redevance et le chiffre de l'extraction.

Quant à la redevance perçue à la charge des exploitants de mines métalliques, le tableau qui précède fait voir qu'elle a été soumise à des fluctuations très-marquées, de 1851 à 1860. Cependant, pour la dernière année de cette période, cette redevance a atteint un chiffre auquel elle n'était jamais parvenue jusqu'alors; le produit le plus élevé obtenu depuis 1845 était celui de 1854 (22,868 fr. 19 c.); celui de 1860 vient d'être renseigné à 31,783 fr. 78 c. C'est dans la province de Liége que se puise la plus forte partie de cette recette, les autres provinces n'y figurant ensemble qu'à concurrence de 25 p. % du montant total de la redevance.

Sixième partie. — *Machines à vapeur.*

On a fait remarquer, à propos des moyens mécaniques d'extraction et d'épuisement employés dans les mines de houille et dans les mines métalliques, combien la puissance des machines à vapeur a pris d'extension depuis quelques années. Les observations présentées à cet égard ne peuvent pas recevoir une confirmation plus complète que celle que leur donnent les tableaux qui vont être tracés. Les chiffres sont, sur ce point, d'une éloquence à laquelle il serait superflu de rien ajouter.

§ 1er. — Machines fixes.

Le nombre des machines fixes existant au 31 décembre 1850 était de 2,040, ayant ensemble une puissance de 51,055 chevaux. Dix ans plus tard, c'est-à-dire au 31 décembre 1860, ce nombre s'élevait à 4,410 machines correspondant à 99,601 chevaux-vapeur, ce qui équivaut à une augmentation de 2,370 machines, ou 116 p. %, et de 48,546 chevaux, ou 95 p. %. L'accroissement est général; il s'est produit dans toutes les provinces sans exception. De plus, il a été continu, en ce sens que chacune des années qui composent la période décennale de 1851-1860 y a apporté son contingent, et cette circonstance démontre que le progrès réalisé a un caractère de permanence qui ne peut prendre sa source que dans une prospérité définitive assurée à l'industrie du pays, quelle que soit, d'ailleurs, la forme sous laquelle son activité s'exerce. Il n'est pas besoin d'observer que l'époque où l'amélioration a commencé pourrait être reportée bien au delà de l'année 1850.

Voici quelle a été la situation progressive à la fin de chacune des années 1851 à 1860 :

PROVINCES ou SERVICES.	1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.
		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.
Anvers	50	689	57	713	64	753	71	877	76	968	89	1,110	100	1,269	108	1,376	118	1,472	125	1,567
Brabant	197	2,449	227	2,685	253	2,963	277	3,314	303	3,595	324	3,753	344	3,904	366	4,360	407	4,930	435	5,265
Flandre occidentale	81	671	86	736	94	864	99	920	111	1,034	122	1,150	142	1,338	158	1,503	165	1,615	174	1,825
Flandre orientale	288	3,406	315	3,708	329	3,831	364	4,325	393	4,791	424	5,441	446	5,736	475	6,279	510	6,833	539	7,351
Hainaut	881	27,579	930	28,214	951	28,614	1,077	30,329	1,140	32,060	1,236	35,536	1,368	39,607	1,495	43,631	1,645	48,629	1,765	51,377
Liége	587	16,202	644	16,701	670	17,816	744	19,422	775	20,103	818	21,825	852	22,726	917	24,359	973	25,569	1,037	26,635
Limbourg	44	457	46	455	46	455	46	455	20	481	24	207	25	210	27	230	27	230	29	258
Luxembourg	2	47	2	47	4	65	4	87	4	87	4	87	4	87	3	76	6	109	7	117
Namur	107	2,120	112	2,163	124	2,386	137	2,675	155	2,959	168	3,120	183	3,474	203	3,895	214	3,995	235	4,372
Chemin de fer de l'État	44	413	49	428	22	435	22	435	28	452	34	467	35	500	42	550	37	547	33	572
Chemins de fer concédés	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	69	20	99
Navigation — Service de l'État	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	124	3	124
Navigation — des particuliers	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	31	3	40
Totaux	2,221	53,693	2,378	55,319	2,527	57,935	2,728	62,539	2,917	66,830	3,240	72,395	3,499	78,854	3,784	86,268	4,113	94,175	4,440	99,601

§ 2. — Bateaux a vapeur.

La statistique des appareils par lesquels la navigation à vapeur s'opère en Belgique ne comprend pas les bateaux à vapeur de mer; ses données s'appliquent exclusivement aux machines qui ont subi, dans le pays, les épreuves requises par les règlements sur la matière.

Ici encore, une augmentation extraordinaire se révèle. Au 31 décembre 1850, il existait 13 machines de cette espèce, représentant une force totale de 1,000 chevaux; au 31 décembre 1860, on en comptait 36, d'une puissance collective de 1,711 chevaux : cela fait 23 machines (177 p. %) et 711 chevaux (71 p. %) en plus.

Les deux Flandres ne possédaient aucun appareil pour bateaux à vapeur, en 1850; en 1860, elles en renfermaient 18, représentant 842 chevaux. Il n'y a que le Brabant, le Hainaut et la province de Luxembourg qui ne figurent pas dans le relevé des machines à vapeur consacrées au service de la navigation.

PROVINCES.	1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
	Nombre	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.
		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.
Anvers	1	330	2	650	4	770	4	770	7	1,170	6	770	6	770	4	440	4	440	4	440
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	360	3	360	3	360	5	610	5	610
Flandre orientale	»	»	3	37	5	75	5	75	6	78	5	48	5	83	8	93	8	93	13	232
Liége	7	256	7	256	5	185	5	180	7	245	5	170	7	285	8	310	8	310	9	290
Limbourg	2	39	2	39	2	39	2	39	2	39	2	39	2	39	2	39	2	39	2	39
Namur	2	55	3	90	3	90	3	90	3	90	3	100	5	139	5	139	3	100	3	100
Totaux.	12	680	17	1,072	19	1,159	19	1,154	25	1,622	24	1,487	28	1,676	30	1,381	30	1,592	36	1,711

§ 3. — Locomotives.

A la fin de 1850, les locomotives mises en œuvre sur les chemins de fer du pays étaient au nombre de 229, ensemble d'une force de 13,855 chevaux : 170 de ces remorqueurs étaient affectés à la traction sur les chemins de fer de l'État; ils représentaient 10,703 chevaux-vapeur; le surplus, ou 59 machines (3,152 chevaux) appartenaient à des compagnies concessionnaires de railways dont l'exploitation était confiée à l'industrie privée.

A ces 170 machines, l'État en a ajouté 82 nouvelles, et la force de locomotion dont il disposait a acquis, en 1860, l'équivalent de 23,018 chevaux. La puissance des locomotives appartenant aux compagnies a plus que décuplé, de 1850 à 1860; le nombre de ces locomotives a quintuplé.

En résumé, aux 229 machines (13,855 chevaux) que la Belgique possédait en 1850, sont venues se joindre 322 locomotives nouvelles (46,642 chevaux) dans l'espace de dix ans; de sorte qu'en 1860, il circulait, sur les rails des chemins de fer belges, 551 machines locomotives réunissant entre elles une puissance de 60,497 chevaux.

Il est permis de dire également ici que ces machines se construisent actuellement en Belgique et que nos fabricants en fournissent même, tous les jours, à l'étranger, tandis que nous étions, dans les premiers temps, obligés d'acheter nous-mêmes nos locomotives à l'Angleterre. Ce n'est pas le lieu de mettre en relief les progrès immenses réalisés sous ce rapport, mais on ne peut s'empêcher de les signaler comme une des preuves les plus éclatantes de la vitalité de notre industrie.

Le nombre et la force des locomotives, pour chacune des années 1851 à 1860, sont indiqués dans le tableau suivant :

PROVINCES.	1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.
CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.		Chev.
Anvers	»	»	»	»	»	»	1	56	8	646	14	1,036	14	1,036	14	1,036	14	1,036	14	1,036
Brabant.	»	»	»	»	»	»	5	340	18	1,565	15	1,155	20	1,865	26	2,745	31	3,420	36	4,100
Flandre occidentale. . . .	8	608	8	608	11	766	13	914	15	1,078	16	1,218	18	1,368	21	1,596	21	1,596	21	1,596
Flandre orientale	8	200	8	200	8	200	8	200	8	200	16	530	16	724	16	724	16	724	16	724
Hainaut.	28	1,189	29	1,289	33	1,681	35	1,901	63	6,949	84	9,842	103	13,022	110	15,718	120	17,518	130	19,213
Liége.	11	835	18	1,410	20	1,570	20	1,570	21	1,650	33	2,810	42	3,590	44	3,710	46	3,910	48	3,810
Limbourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	2,500	13	2,500	13	2,500	13	2,500	13	2,500
Namur	9	675	9	675	12	875	16	1,105	17	1,225	22	2,140	24	2,500	24	2,500	24	2,500	24	2,500
TOTAUX. . .	64	3,507	72	4,182	84	5,092	98	6,086	150	13,343	213	21,231	250	26,605	268	30,529	285	33,204	299	35,479
Chemin de fer de l'État . .	171	10,926	175	11,729	180	12,340	192	13,433	207	15,928	225	17,656	233	20,200	243	23,818	249	26,582	252	25,018
TOTAUX pour les locomotives.	235	14,433	247	15,911	264	17,432	290	19,519	357	29,271	438	38,887	483	46,805	511	54,347	534	59,786	551	60,497

En résumé, toutes les machines à vapeur réunies étaient, au 31 décembre 1850, au nombre de 2,282, de la force de 65,910 chevaux ; à la date du 31 décembre 1860, ces deux chiffres s'élevaient respectivement à 4,997 machines représentant une puissance de 161,809 chevaux : l'accroissement est donc de 119 p. % quant au nombre et de 145 p. % quant à la force.

Le tableau qui suit indique l'emploi de toutes ces machines, par année et par genre d'industrie. L'usage de la vapeur, comme puissance motrice, tend de plus en plus à se généraliser dans les houillères, dans les hauts fourneaux, dans la mouture des grains, dans le travail des métaux, dans la filature des draps et des étoffes de laine, dans les filatures de coton et de lin, dans les papeteries, dans la fabrication des outils et des machines, dans les brasseries, etc., etc.

Un coup d'œil jeté sur le tableau que voici permettra de reconnaître à quel point l'application de la vapeur s'est étendue en dix ans, pour chaque genre d'industrie envisagé isolément : il n'y en a pas un seul qui n'ait obéi au mouvement général de progrès qui semble commander si impérieusement à l'activité incessante de toutes les branches du travail national. Peu de tableaux offrent autant d'intérêt que celui-ci, parce que les chiffres qu'il renferme ont une grande signification : si les instruments employés sont devenus si nombreux et si puissants, cela est incontestablement dû à l'accroissement de la production, et la production constitue la richesse, elle en est la source, comme elle est l'indice infaillible d'une bonne situation morale et matérielle. Sous ce rapport, comme sous tant d'autres, la Belgique peut se proclamer à la fois riche et heureuse.

GENRE D'INDUSTRIE.	1851.		1852.		1853.		1854.	
	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.
		Chevaux.		Chevaux.		Chevaux.		Chevaux.
Houillères	637	29,425	642	29,631	644	29,993	671	31,111
Mines métalliques	46	1,383	50	1,468	58	1,679	70	2,075
Carrières	72	1,006	77	1,070	79	1,141	82	1,170
Souffleries des hauts fourneaux, forges, etc	127	4,627	132	4,755	140	4,978	161	5,689
Travail des métaux	81	1,933	89	2,023	100	2,328	121	2,920
Fabrication de machines et d'outils	124	1,170	139	1,269	161	1,445	176	1,499
Fabriques d'armes et fonderies de canons	13	175	15	228	17	236	16	222
Verreries	19	335	20	357	20	376	29	622
Fabriques de porcelaine et de faïence	7	89	10	142	10	142	10	155
Fabriques de produits chimiques, etc.	33	291	35	309	35	309	37	336
Préparation et travail des bois	32	216	34	234	34	245	35	244
Fabriques de draps et autres étoffes de laine	172	2,202	181	2,323	191	2,471	194	2,642
Filature, tissage et impression de coton	122	2,209	124	2,287	129	2,340	131	2,383
Filatures de lin	35	1,242	47	1,470	56	1,698	62	1,925
Blanchisseries et teintureries	30	257	31	287	32	309	39	380
Mouture de grains	241	2,845	256	2,908	273	3,118	281	3,366
Brasseries et distilleries	83	564	92	628	96	674	100	711
Fabriques de sucre	78	938	85	974	86	969	98	1,160
Fabriques d'huile	83	838	92	876	92	852	99	946
Papeteries	41	717	43	757	48	859	55	936
Imprimeries typographiques	7	21	8	26	9	28	10	29
Usines diverses	109	628	140	863	177	1,122	210	1,422
Navigation. — Service de l'État — Machines fixes	3	124	3	124	3	124	3	124
Navigation. — Service de l'État — Bateaux à vapeur	1	310	2	650	4	770	2	39
Navigation. — Service des particuliers — Machines fixes	3	49	3	49	3	49	3	49
Navigation. — Service des particuliers — Bateaux à vapeur	11	350	15	422	15	389	17	1,115
Chemins de fer. — Service de l'État — Machines fixes	14	413	19	428	22	433	22	435
Chemins de fer. — Service de l'État — Locomotives	171	10,926	175	11,729	180	12,340	192	13,433
Chemins de fer. — Service des particuliers — Machines fixes	9	26	11	33	12	46	13	68
Chemins de fer. — Service des particuliers — Locomotives	64	3,507	72	4,182	84	5,092	98	6,086
TOTAUX	2,468	68,806	2,642	72,592	2,810	76,526	3,037	83,212

1855.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.	NOMBRE.	FORCE.
	Chevaux.		Chevaux.		Chevaux.		Chevaux.		Chevaux.		Chevaux.
748	32,850	795	35,704	854	39,377	892	42,038	944	45,667	999	48,088
84	2,346	96	2,973	106	3,395	111	3,928	109	3,905	124	4,099
83	1,182	86	1,245	93	1,285	102	1,430	113	1,571	129	1,748
178	5,888	190	6,042	200	6,156	211	6,482	237	7,183	245	7,248
125	3,101	140	3,584	145	3,583	176	4,549	198	5,006	215	5,245
208	1,685	223	1,831	258	2,129	290	2,366	318	2,618	341	2,781
47	226	18	234	22	249	21	235	22	237	24	248
30	647	33	685	35	759	37	775	36	774	36	774
13	168	16	178	16	178	17	228	20	246	20	259
40	375	40	401	40	398	44	430	48	460	55	503
36	281	37	317	40	372	44	384	45	404	47	449
214	2,779	216	2,854	224	3,015	248	3,466	260	3,769	278	4,478
140	2,551	144	2,636	149	3,008	150	3,102	159	3,393	168	3,638
70	2,193	76	2,280	76	2,264	87	2,594	92	2,839	104	2,953
38	442	41	431	46	466	52	525	60	613	60	643
330	3,920	364	4,359	384	4,496	401	4,762	452	5,329	479	5,668
113	828	133	976	146	1,096	172	1,273	192	1,405	221	1,601
100	1,158	104	1,210	112	1,371	135	1,604	141	1,653	146	1,719
105	982	109	1,031	112	1,192	127	1,269	133	1,357	138	1,418
61	1,011	62	1,013	74	1,253	73	1,285	90	1,567	99	1,737
11	34	15	47	15	50	18	60	22	77	24	84
219	1,538	246	1,685	294	2,020	325	2,676	374	3,320	397	3,709
2	112	3	124	3	124	3	124	3	124	3	124
4	189	5	510	5	510	5	510	7	760	7	760
3	49	3	49	3	49	3	49	5	54	3	49
21	1,433	19	977	23	1,166	25	871	23	832	29	951
28	452	34	467	35	500	42	559	37	547	38	572
207	15,928	225	17,656	233	20,200	243	23,848	249	26,682	252	25,018
14	65	16	69	16	69	16	78	13	69	20	99
150	13,313	213	21,231	250	26,605	268	30,529	285	33.204	299	35,479
3,359	97,693	3,702	112,769	4,010	127,332	4,335	141,996	4,687	155,553	4,997	161,809

§ 1er. — Usines minéralurgiques.

Le nombre total des établissements minéralurgiques dans le royaume, s'élevait, en 1860, à 478.

Dans ce nombre,

374	servaient au traitement	et à la	préparation	du fer;
4	id.	id.	id.	de l'acier;
20	id.	id	id.	du plomb;
11	id.	id	id.	du cuivre;
23	id.	id.	id.	du zinc;
1	id.	id.	id.	de l'alun;
45	id.	id	à la fabrication	du verre.

Outre de nombreux cours d'eau qui activent 370 roues hydrauliques, ensemble d'une force de 4,075 chevaux, 411 machines à vapeur, de la force de 12,655 chevaux et 30 manéges à 1 cheval, servaient de moteurs dans ces établissements, qui se répartissent par province, comme il est indiqué ci-après.

PROVINCES.	Établissements minéralurgiques.	Moteurs employés.					
		Manéges.		Roues hydrauliques.		Machines à vapeur.	
		Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.
			Chevaux.		Chevaux.		Chevaux.
Brabant . . .	40	»	»	16	97	8	377
Hainaut . . .	187	28	28	94	1,032	196	6,170
Liége	149	2	2	80	1,487	186	5,511
Luxembourg .	31	»	»	55	269	»	»
Namur . . .	101	»	»	125	1,190	21	597
Totaux.	478	30	30	370	4,075	411	12,655

Les données numériques contenues dans ce relevé ne concernent que les grands établissements minéralurgiques; on n'y a pas compris les établissements secondaires qui s'occupent du travail des métaux et de la fabrication de machines et d'outils.

Au 31 décembre 1850, il n'existait en Belgique que 437 établissements minéralurgiques possédant 25 manéges, 521 roues hydrauliques ayant une force collective de 5,185 chevaux, et 186 machines à vapeur de la force de 6,394 chevaux; comparés à ceux qui précèdent, ces chiffres font ressortir, en faveur de la situation de 1860, une augmentation de 41 établissements, de 5 manéges et de 225 machines à vapeur, équivalent à 6,261 chevaux; il y a, par contre, une diminution de 151 roues hydrauliques (1,110 chevaux).

Les tableaux suivants font connaître le nombre d'ouvriers travaillant dans les établissements minéralurgiques du royaume, ainsi que la quantité et la valeur des produits. Sous ce dernier rapport, les renseignements recueillis ne sont pas tout à fait complets, parce que les industriels ont parfois refusé de se prêter aux investigations de l'administration, principalement lorsque les actes d'octroi de concession ou d'autorisation d'exploitation n'imposent pas aux concessionnaires ou aux exploitants l'obligation de fournir les éclaircissements que les officiers des mines réclament de leur part. Les lacunes seront, d'ailleurs, signalées à mesure qu'elles se présenteront.

Il importe également de ne pas perdre de vue que la valeur des produits, telle qu'elle est renseignée dans la statistique, se calcule aux lieux de production, avant qu'aucuns frais de transport ou autres ne soient venus accroître cette valeur en quelque sorte primitive.

§ 2. — Usines servant au traitement et a la préparation de la fonte et du fer.

En 1850, 351 usines travaillaient, en Belgique, au traitement et à la préparation de la fonte et du fer; elles occupaient 7,511 ouvriers; elles ont produit, savoir : les hauts fourneaux, 144,452 tonnes de fonte ayant une valeur de 11,568,857 francs; les fonderies, 17,016 tonnes valant 3,055,777 francs; les fabriques de fer proprement dites, 61,970 tonnes évaluées à 11,848,652 francs, et, enfin, les usines à ouvrer le fer, 10,738 tonnes estimées à 3,844,481 francs; cela donne, pour l'ensemble, une production de 234,176 tonnes de fer ou de fonte représentant une somme totale de 30,317,767 francs, sur le seuil des usines.

En 1860, le nombre de ces établissements s'élevait à 374; il s'était donc accru de 23. Le nombre des ouvriers s'était augmenté de 7,085 ou plus de 94 p. %; il était de 14,596. Les hauts fourneaux produisaient 319,943 tonnes de fonte valant 26,289,374 francs; l'accroissement est de 175,491 tonnes et de 14,720,517 francs; — les fonderies produisaient 53,372 tonnes ayant une valeur de 10,478,303 francs; l'accroissement est de 36,356 tonnes et de 7,422,526 francs; — il sortait 200,596 tonnes (37,859,585 francs) des fabriques de fer proprement dites; l'accroissement est de 138,626 tonnes et de 26,010,933 francs; — les usines à ouvrer le fer donnaient 17,722 tonnes représentant 6,446,605 francs; l'accroissement est de 6,984 tonnes et de 2,602,124 francs.

Pour 1860, la production totale ressort, d'après ce qui précède, à 591,633 tonnes de fonte et de fer, ayant une valeur de 81,075,867 francs. Comparativement aux résultats obtenus en 1850, l'augmentation est de 357,457 tonnes (153 p. %) et de 50,756,100 francs (167 p. %).

Il est vrai que le travail des mines sidérurgiques avait considérablement fléchi de 1848 à 1850; mais encore les chiffres qui précèdent, alors même qu'on rapprocherait la production de 1860 de celle de 1847, annonceraient-ils une prospérité inouie et certainement inattendue.

L'accroissement proportionnel de la *valeur* obtenue ayant été supérieur à l'accroissement des *quantités produites*, ce résultat dénote que le prix de vente a haussé, de 1851 à 1860. La huitième partie de cet exposé relèvera les faits constatés à ce point de vue. En attendant, on donne ici un tableau indiquant le nombre des usines où l'on se livre à la préparation et à l'élaboration de la fonte et du fer, ainsi que le nombre des ouvriers employés dans ces établissements, la quantité et la valeur des produits qui y ont été obtenus pendant chacune des années 1851 à 1860.

PROVINCES.	ANNÉES.	USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS DES HAUTS FOURNEAUX. TONNES.	HAUTS FOURNEAUX. VALEUR.	FONDERIES. TONNES.	FONDERIES. VALEUR.	FABRIQUES DE FER. TONNES.	FABRIQUES DE FER. VALEUR.	USINES A OUVRER LE FER. TONNES.	USINES A OUVRER LE FER. VALEUR.
					fr.		fr.		fr.		fr.
Brabant	1851 . .	9	308	»	»	1,236	247,200	1,970	522,250	625	196,000
	1852 . .	9	319	»	»	1,300	260,000	2,000	530,000	630	197,820
	1853 . .	9	335	»	»	1,350	264,000	2,100	550,000	650	205,000
	1854 . .	8	400	»	»	1,500	295,000	6,468	1,384,000	700	220,000
	1855 . .	9	420	»	»	1,550	300,000	6,500	1,400,000	725	230,000
	1856 . .	11	338	»	»	1,233	284,730	4,471	1,170,300	1,082	431,440
	1857 . .	11	338	»	»	1,350	304,500	4,531	1,143,230	1,245	486,840
	1858 . .	10	584	»	»	1,965	436,250	3,700	952,000	1,199	456,854
	1859 . .	10	644	»	»	2,173	413,250	13,800	2,664,000	1,348	539,000
	1860 . .	10	743	»	»	1,840	342,200	18,000	3,455,000	1,450	535,500
Hainaut	1851 . .	112	3,052	70,924	5,472,479	8,281	1,402,608	34,988	6,144,175	2,726	918,015
	1852 . .	114	3,480	85,240	6,397,229	12,397	2,154,526	40,954	7,464,190	2,936	938,870
	1853 . .	112	4,949	118,873	12,287,494	16,413	3,037,822	54,808	11,491,440	2,846	993,040
	1854 . .	116	5,407	148,063	17,825,400	19,382	4,624,044	62,488	14,094,470	2,954	1,109,117
	1855 . .	117	5,140	145,428	17,468,590	22,319	5,387,840	66,206	16,172,073	3,556	1,548,715
	1856 . .	118	5,490	158,032	18,010,780	24,121	4,459,028	74,303	17,050,518	3,950	1,515,328
	1857 . .	123	5,719	145,783	14,804,485	22,127	4,565,952	76,390	17,348,930	4,163	1,789,434
	1858 . .	129	6,200	163,916	15,261,327	24,638	4,930,495	81,851	17,003,240	3,952	1,557,550
	1859 . .	135	6,243	163,926	14,235,538	23,234	4,265,185	84,728	16,726,720	3,330	1,219,400
	1860 . .	143	6,355	183,910	15,149,830	23,578	4,297,700	101,455	18,337,700	3,377	1,228,990
Liége	1851 . .	85	3,992	76,704	5,934,496	7,244	1,370,809	23,795	4,030,437	3,452	780,382
	1852 . .	88	4,763	76,909	5,784,937	11,088	2,193,966	20,340	4,052,955	2,668	728,110
	1853 . .	84	5,444	89,597	7,042,578	16,745	3,769,228	35,248	7,780,621	6,334	2,068,320
	1854 . .	86	5,732	110,034	11,585,060	17,166	4,307,501	32,460	8,111,765	4,710	535,620
	1855 . .	82	4,570	112,296	12,058,979	(1)	(1)	54,763	13,309,631	7,277	2,537,555
	1856 . .	87	5,888	121,780	13,494,096	16,626	4,140,694	77,127	18,918,665	8,473	3,444,955
	1857 . .	87	5,998	117,446	14,926,472	20,138	5,483,870	60,638	14,489,664	12,212	4,179,766
	1858 . .	84	6,395	129,573	14,998,179	18,473	3,540,311	44,671	13,720,647	11,327	4,225,778
	1859 . .	92	6,287	123,660	10,071,103	16,078	3,410,806	46,737	10,459,605	11,807	4,073,707
	1860 . .	101	6,584	108,415	8,406,374	25,064	5,234,835	67,077	13,215,865	12,155	4,366,990

(1) Les renseignements n'ont pu être fournis.

PROVINCES.	ANNÉES.	USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS des HAUTS FOURNEAUX.		FONDERIES.		FABRIQUES DE FER.		USINES A OUVRER LE FER.	
				TONNES.	VALEUR.	TONNES.	VALEUR.	TONNES.	VALEUR.	TONNES.	VALEUR.
					fr.		fr.		fr.		fr.
Luxembourg	1851 . .	45	87	1,280	191,400	»	»	390	126,300	202	118,200
	1852 . .	45	89	820	136,000	»	»	320	107,000	240	105,950
	1853 . .	41	46	»	»	»	»	180	68,500	175	80,500
	1854 . .	43	74	1,100	143,000	165	48,750	215	80,700	226	115,060
	1855 . .	42	94	2,660	386,000	162	48,000	265	100,550	200	103,200
	1856 . .	42	106	2,269	325,455	150	44,300	250	97,600	242	126,600
	1857 . .	42	112	3,020	451,700	400	148,000	350	133,500	275	142,500
	1858 . .	40	88	1,280	231,000	270	106,000	320	120,000	197	104,200
	1859 . .	36	71	380	68,400	400	148,000	220	85,600	222	111,000
	1860 . .	31	66	»	»	360	124,200	210	80,400	265	132,500
Namur	1851 . .	109	683	18,801	1,957,395	1,709	291,135	6,089	1,477,615	661	212,110
	1852 . .	103	598	15,857	1,709,505	1,571	277,253	5,923	1,374,645	663	216,800
	1853 . .	106	783	21,654	2,689,240	3,736	768,690	7,837	1,996,851	735	297,790
	1854 . .	104	768	25,656	3,523,831	2,960	654,040	6,675	2,000,080	314	131,540
	1855 . .	105	910	33,886	4,276,470	2,431	585,700	4,443	1,509,365	616	267,150
	1856 . .	102	1,025	39,853	5,141,730	2,933	713,220	12,407	3,274,920	620	253,520
	1857 . .	95	1,027	35,962	4,437,285	1,824	881,160	15,530	3,730,165	555	264,950
	1858 . .	95	978	29,435	3,380,795	2,742	581,700	13,652	3,049,955	455	198,450
	1859 . .	94	901	30,833	3,427,250	2,519	500,268	12,102	2,599,190	480	174,925
	1860 . .	89	848	27,618	2,463,170	2,560	482,368	13,854	2,770,020	475	182,625
Le royaume	1851 . .	360	8,122	167,709	13,542,770	18,470	3,314,752	87,232	12,270,777	7,366	2,224,707
	1852 . .	359	9,249	178,796	14,024,671	26,356	4,882,745	69,534	13,225,790	7,137	2,187,550
	1853 . .	352	11,557	230,124	22,619,012	38,244	7,836,740	100,143	21,887,148	10,740	3,644,650
	1854 . .	357	12,081	284,853	33,077,291	44,173	9,929,302	108,306	25,668,015	5,904	2,111,307
	1855 . .	355	11,434	294,270	34,190,039	26,463	6,321,240	132,177	32,191,619	12,374	4,686,620
	1856 . .	360	12,847	321,934	36,669,061	(1) 42,063	(1) 9,642,189	165,558	40,512,003	14,367	5,798,843
	1857 . .	358	13,494	302,211	31,619,942	48,839	11,083,482	157,439	36,845,489	18,750	8,863,490
	1858 . .	358	14,245	324,204	30,871,304	48,088	9,594,456	144,194	34,845,842	17,130	6,569,832
	1859 . .	364	14,148	318,799	27,502,291	43,404	8,437,509	157,587	32,232,415	17,187	6,148,032
	1860 . .	374	14,596	319,943	28,289,374	53,372	10,478,303	200,596	37,859,585	17,722	6,446,605

(1) Chiffres incomplets. (*Voir* le renvoi de la page précédente).

§ 3. — Usines servant au traitement et a la préparation de l'acier, du plomb, du cuivre et du zinc.

La statistique ne contient aucun renseignement sur la production de l'*acier*, pendant l'année 1850, soit que cette production ait été nulle ou que l'administration n'ait pu réunir les éléments nécessaires pour donner, à cet égard, les éclaircissements qu'elle publie habituellement. On voit seulement, dans le Rapport décennal pour 1841 à 1850, qu'il existait, au 1er janvier 1851, deux usines s'occupant du traitement de l'acier (une dans la province de Liége et une dans la province de Namur). La même absence de renseignements s'est reproduite en 1851, 1852 et 1854; il en a été autrement pour 1853 et d'une manière continue, à partir de 1855. Pendant cette dernière année, la Belgique possédait deux établissements de cette catégorie, employant 80 ouvriers et produisant 47 tonnes d'acier, ayant une valeur de 63,000 francs. En 1856 et en 1857, la production a été respectivement de 1,144 et de 1,300 tonnes (valeur 800,000 francs et 1,300,000 francs). En 1858, une nouvelle usine fut mise en activité dans la province de Hainaut; celle qui avait existé dans la province de Namur avait disparu en 1852, et les produits obtenus de 1855 à 1857 avaient été recueillis dans la province de Liége exclusivement. Les produits de 1858, pour 3 établissements et 330 ouvriers, s'élèvent à 2,584 tonnes (1,211,700 francs); la quantité d'acier avait à peu près doublé, mais le prix de vente était descendu de 1,000 francs à 469 francs.

En 1859, une nouvelle usine s'ouvre dans le Hainaut, et porte à 4 le nombre de celles existant dans le royaume: 335 ouvriers traitent et préparent 1,871 tonnes d'acier (valeur 616,000 fr.). Enfin, les produits de 1860 se relèvent à 3,172 tonnes (849,000 fr.), bien que le nombre des ouvriers soit tombé à 273.

Ces chiffres accusent des fluctuations qui reflètent parfaitement l'incertitude que les événements politiques de différente nature avaient jetée sur le marché.

En 1850, 6 établissements où l'on traitait le *plomb* et employant 47 ouvriers, avaient obtenu 1,309 tonnes de plomb évaluées, dans leur ensemble, à 551,350 francs. En dix ans, ces nombres se sont accrus dans des proportions extraordinaires; l'année 1860 comptait 20 usines, 218 ouvriers, 4,153 tonnes de plomb valant 1,801,987 francs. L'année 1859 avait même donné 4,736 tonnes (2,280,056 francs).

Il est impossible de déterminer avec précision la marche de l'industrie du *cuivre*, parce que les fabricants de la province de Namur ont refusé, jusqu'en 1859, de fournir au corps des mines des détails sur la production et le travail intérieur de leurs établissements. On se borne donc à faire remarquer que les produits avoués, en 1847, s'élevaient à 2,773,740 francs pour 1,082 tonnes, et que ceux de 1860 équivalent à 2,694,380 francs pour 1,004 tonnes de cuivre. Sauf en 1859 et surtout en 1857, deux années exceptionnellement fécondes, le chiffre de la production annuelle est resté stationnaire entre 2,700,000 francs et 2,800,000 francs, représentant invariablement un millier de tonnes.

Les usines qui traitaient autrefois le *zinc*, dans la province de Hainaut, ont cessé de travailler. La province de Liége continue seule à se livrer à cette industrie, mais elle le fait avec une prospérité toujours croissante et avec un succès remarquable.

La production de cette dernière province qui, en 1850, ne dépassait point 22,235 tonnes (9,809,650 francs), a atteint, en 1860, 45,457 tonnes (24,554,673 francs); l'augmentation est de 100 p. % relativement à la quantité produite et de 150 p. % quant à la valeur réalisée.

Le montant de la *valeur* a fléchi quelque peu depuis 1858; mais, sauf en 1852, la *quantité* ne s'est pas arrêtée, une seule année, dans le mouvement ascensionnel qu'elle suit depuis 1845. Pour cette dernière année, la production était de 9,650 tonnes seulement; en quinze ans, l'accroissement a été de 371 p. %! Dans le même laps de temps, le nombre des usines s'est élevé de 11 à 23, celui des ouvriers a monté de 1,341 à 3,019: donc augmentation de 12 usines et de 1,678 ouvriers, ou 109 p. % et 125 p. %.

En résumé, les progrès réalisés par les établissements consacrés au traitement et à la préparation de l'*acier*, du *plomb*, du *cuivre* et du *zinc* attestent la vivacité de ces industries et montrent qu'elles ont franchi un pas immense depuis 1850. Les données contenues dans le tableau suivant confirment cette assertion de la manière la plus formelle.

PROVINCES.	ANNÉES.	ACIER.				PLOMB.				CUIVRE.				ZINC.			
		USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS.		USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS.		USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS.		USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS.	
				TONNES.	VALEUR.			TONNES.	VALEUR.			TONNES.	VALEUR.			TONNES.	VALEUR.
					fr.				fr.				fr.				fr.
Hainaut	1851.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	9	72	32,400
	1852.	»	»	»	»	1	10	240	100,000	»	»	»	»	2	9	11	4,950
	1853.	»	»	»	»	1	10	503	226,350	»	»	»	»	2	»	»	»
	1854.	»	»	»	»	1	6	575	258,750	»	»	»	»	2	»	»	»
	1855.	»	»	»	»	1	7	247	148,200	»	»	»	»	2	»	»	»
	1856.	»	»	»	»	1	6	276	165,600	»	»	»	»	2	»	»	»
	1857.	»	»	»	»	1	6	535	305,250	»	»	»	»	2	»	»	»
	1858	1	70	297	326,700	1	6	89	53,000	»	»	»	»	2	»	»	»
	1859.	2	75	479	475,000	1	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»
	1860.	2	25	80	108,000	1	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»

PROVINCES.	ANNÉES.	ACIER.				PLOMB.				CUIVRE.				ZINC.			
		USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS. TONNES.	PRODUITS. VALEUR.	USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS. TONNES.	PRODUITS. VALEUR.	USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS. TONNES.	PRODUITS. VALEUR.	USINES.	OUVRIERS.	PRODUITS. TONNES.	PRODUITS. VALEUR.
					fr.				fr.				fr.				fr.
Liége . . .	1851.	2	»	»	»	6	34	1,558	582,177	6	122	723	1,187,000	18	1,938	23,349	9,674,706
	1852.	1	»	»	»	7	58	1,373	579,690	6	67	343	787,000	18	2,096	18,117	11,431,930
	1853.	2	10	450	360,000	7	66	1,681	858,236	6	[1]	[1]	[1]	18	2,364	27,145	14,863,360
	1854.	2	»	»	»	7	66	1,544	832,308	5	12	99	272,000	20	2,444	28,150	17,067,940
	1855.	2	80	47	63,000	7	94	2,266	1,203,183	5	217	984	2,740,850	18	2,476	29,802	18,525,520
	1856.	2	240	1,444	800,000	7	99	2,941	1,559,390	5	135	2,188	6,172,800	18	2,502	33,747	23,562,180
	1857.	2	250	1,300	1,300,000	6	83	2,457	1,136,335	5	179	916	2,886,000	18	2,780	34,393	24,192,700
	1858.	2	260	2,287	885,000	6	103	3,460	1,684,030	5	153	905	2,775,500	18	3,000	36,675	22,614,290
	1859.	2	260	1,692	441,000	6	148	3,986	1,920,056	6	163	1,065	3,222,200	18	2,861	41,436	22,732,970
	1860.	2	250	3,092	744,000	17	143	3,403	1,441,987	5	116	800	2,158,000	21	3,049	45,467	24,534,673
Namur . .	1851.	1	»	»	»	2	18	133	55,860	13	[1]	[1]	[1]	»	»	»	»
	1852.	1	»	»	»	2	20	155	65,100	13	[1]	[1]	[1]	»	»	»	»
	1853.	»	»	»	»	2	18	162	81,000	13	[1]	[1]	[1]	»	»	»	»
	1854.	»	»	»	»	2	13	197	98,500	13	[1]	[1]	[1]	»	»	»	»
	1855.	»	»	»	»	2	12	240	136,000	13	[1]	[1]	[1]	»	»	»	»
	1856.	»	»	»	»	2	21	358	200,400	12	68	[1]	[1]	»	»	»	»
	1857.	»	»	»	»	2	27	470	255,200	10	103	[1]	[1]	»	»	»	»
	1858.	»	»	»	»	2	60	624	324,480	10	103	[1]	[1]	»	»	»	»
	1859.	»	»	»	»	2	75	750	360,000	8	94	190	568,000	»	»	»	»
	1860.	»	»	»	»	2	75	750	360,000	6	90	204	536,380	»	»	»	»
Le Royaume.	1851.	3	»	»	»	8	52	1,691	638,037	19	122	723	1,187,000	19	1,947	22,421	9,707,406
	1852.	2	»	»	»	10	88	1,768	714,790	19	67	343	787,000	20	2,104	18,128	11,436,880
	1853.	2	10	450	360,000	10	94	2,346	1,165,586	19	»	»	»	20	2,364	27,145	14,863,360
	1854.	2	»	»	»	10	90	2,316	1,189,558	18	12	99	272,000	22	2,444	28,150	17,067,940
	1855.	2	80	47	63,000	10	113	2,753	1,487,383	18	217	984	2,740,850	20	2,476	29,802	18,525,520
	1856.	2	240	1,444	800,000	10	126	3,545	1,935,390	17	203	2,188	6,172,800	20	2,502	33,747	23,562,180
	1857.	2	250	1,300	1,300,000	9	118	3,182	1,696,735	15	282	916	2,886,000	20	2,780	34,393	24,192,700
	1858.	3	330	2,584	1,241,700	9	169	4,173	2,061,510	15	256	905	2,778,500	20	3,000	36,675	22,614,290
	1859	4	335	1,874	616,000	9	223	4,736	2,280,056	14	257	1,255	3,790,200	20	2,861	41,436	22,732,970
	1860.	4	275	3,172	849,000	20	218	4,153	1,801,987	11	206	1,004	2,694,380	23	3,049	45,457	24,534,073

(1) Les renseignements n'ont pu être obtenus.

§ 1. — Usines servant au traitement et à la préparation de l'alun et du verre.

L'importance relative de l'industrie de l'*alun* s'est accrue dans des proportions très-satisfaisantes depuis 1850, bien que cette industrie n'occupe pas une large place dans le travail de nos usines minéralurgiques. La province de Liége, la seule où l'on traite l'alun, a produit 473 tonnes en 1845; elle en a donné 1,082 en 1856, 1,859 en 1857, 1,201 en 1858, 1,020 en 1859 et 1,172 en 1860. — Si la quantité obtenue éprouve quelques variations, qui s'expliquent d'ailleurs par les entraves que des crises successives ont apportées au développement de tous les travaux industriels, les résultats normaux des dernières années dont la statistique est connue n'en sont pas moins supérieurs de beaucoup à ceux des années antérieures à 1851.

Les usines où l'on traite le *verre* ont acquis un développement de production digne de toute attention : ces usines ont mis au jour, en 1850, des fabricats pour une valeur de 8,278,260 francs (3,395 ouvriers); et, en 1860, elles ont donné du verre pour 18,512,000 francs (6,194 ouvriers) : l'accroissement est de 82 p. °/₀, quant au nombre des ouvriers employés, et de 123 p. °/₀, quant à la valeur obtenue. Le nombre des usines en activité s'est lui-même élevé de 35 à 45; à elle seule, la province de Hainaut en contient 39; il en existe 2 dans la province de Liége et 4 dans la province de Namur.

Les indications qui précèdent sont puisées dans le tableau suivant, pour ce qui concerne les années 1851 à 1860.

PROVINCES.	ANNÉES.	ALUN.						VERRE.		
		USINES.	OUVRIERS			PRODUITS.		USINES.	OUVRIERS.	VALEUR DES PRODUITS.
			MINEURS.	DE L'USINE.	ENSEMBLE.	TONNES.	VALEUR.			
							fr.			fr.
Brabant	1851	»	»	»	»	»	»	1	60	600,000
	1852	»	»	»	»	»	»	1	58	600,000
	1853	»	»	»	»	»	»	1	58	610,000
	1854	»	»	»	»	»	»	1	60	610,000
	1855	»	»	»	»	»	»	1	50	500,000
	1856	»	»	»	»	»	»	1	50	500,000
	1857	»	»	»	»	»	»	1	55	550,000
	1858	»	»	»	»	»	»	1	250	400,000
	1859	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1860	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hainaut	1851	»	»	»	»	»	»	34	2,258	7,080,320
	1852	»	»	»	»	»	»	36	2,767	8,859,310
	1853	»	»	»	»	»	»	39	3,124	11,454,600
	1854	»	»	»	»	»	»	39	3,553	12,120,600
	1855	»	»	»	»	»	»	39	2,676	9,053,700
	1856	»	»	»	»	»	»	40	2,993	10,816,000
	1857	»	»	»	»	»	»	39	3,105	11,320,000
	1858	»	»	»	»	»	»	36	3,113	10,646,250
	1859	»	»	»	»	»	»	37	3,306	12,193,700
	1860	»	»	»	»	»	»	39	3,806	13,325,500

PROVINCES.	ANNÉES.	ALUN.						VERRE.		
		USINES.	OUVRIERS			PRODUITS		USINES.	OUVRIERS.	VALEUR DES PRODUITS.
			MINEURS.	DE L'USINE.	ENSEMBLE.	TONNES	VALEUR.			
							fr.			fr.
Liége (1)	1851. . . .	2	34	11	45	200	43,000	2	11	15,000
	1852. . . .	2	25	100	125	958	184,020	2	12	15,000
	1853. . . .	2	22	92	114	1,060	190,800	3	12	15,000
	1854. . . .	2	22	84	106	1,208	181,200	3	12	15,000
	1855. . . .	2	»	65	65	912	145,920	3	1,234	1,530,000
	1836. . . .	2	»	70	70	1,082	210,990	3	1,312	1,612,000
	1857. . . .	1	31	68	99	1,859	371,800	2	1,312	1,606,000
	1858. . . .	2	4	68	72	1,201	252,210	2	1,056	1,527,000
	1859. . . .	2	»	71	71	1,020	193,505	2	1,195	1,560,000
	1860. . . .	1	»	85	85	1,172	233,206	2	1,248	1,665,000
Namur	1851. . . .	»	»	»	»	»	»	2	315	450,000
	1852. . . .	»	»	»	»	»	»	3	363	525,000
	1853. . . .	»	»	»	»	»	»	4	287	735,250
	1854. . . .	»	»	»	»	»	»	5	653	1,058,960
	1855. . . .	»	»	»	»	»	»	5	813	1,716,000
	1856. . . .	»	»	»	»	»	»	5	1,074	2,193,000
	1857. . . .	»	»	»	»	»	»	5	1,180	3,018,000
	1858. . . .	»	»	»	»	»	»	4	1,180	3,508,000
	1859. . . .	»	»	»	»	»	»	4	1,140	3,521,500
	1860. . . .	»	»	»	»	»	»	4	1,140	3,521,500
Le royaume	1851. . . .	2	34	11	45	200	43,000	39	2,644	8,145,320
	1852. . . .	2	25	100	125	958	184,020	42	3,200	9,999,340
	1853. . . .	2	22	92	114	1,060	190,800	47	3,481	12,814,850
	1854. . . .	2	22	84	106	1,208	181,200	48	4,278	14,404,560
	1835 . . .	2	»	65	65	912	145,920	48	4,870	12,799,700
	1855. . . .	2	»	70	70	1,082	210,990	49	5,429	15,421,000
	1857. . . .	1	31	68	99	1,859	371,800	47	5,652	16,494,000
	1858. . . .	2	4	68	72	1,201	252,210	43	5,599	16,081,250
	1859. . . .	2	»	71	71	1,020	193,505	43	5,644	17,275,200
	1860. . . .	1	»	85	85	1,172	233,206	45	6,194	18,512,000

(1) L'augmentation anomale constatée dans le produit des verreries de la province de Liége pour 1855, comparativement aux années antérieures, n'est ente. Elle provient de ce que la cristallerie du Val-St-Lambert n'a pu être comprise dans la statistique qu'à partir de 1855.

Résumé de la valeur des produits fabriqués dans les usines minéralurgiques.

La statistique doit être sobre d'appréciations; elle ne donne que des chiffres et les explications nécessaires pour en déterminer, avec précision, la portée ou la signification. Si le présent rapport n'était, par sa nature, obligé de rester dans ces limites étroites, des volumes ne suffiraient pas à exposer convenablement le développement du travail industriel, même restreint aux productions de la minéralurgie. Des détails ne peuvent donc prendre place ici : un résumé général est seul indispensable; on le trouvera ci-dessous.

DÉSIGNATION.	ANNÉES.	BRABANT.	HAINAUT.	LIÉGE.	LUXEMBOURG.	NAMUR.	TOTAL.
Nombre des ouvriers	1851	358	5,319	6,142	87	1,016	12,932
	1852	377	6,266	7,120	89	981	14,833
	1853	393	8,083	8,010	46	1,088	17,620
	1854	460	8,666	8,372	74	1,439	19,011
	1855	470	7,823	8,733	94	1,835	18,955
	1856	388	8,491	7,763	106	2,188	18,935
	1857	393	8,830	10,673	112	2,337	22,345
	1858	834	9,389	11,039	88	2,321	23,671
	1859	644	9,624	10,985	71	2,210	23,534
	1860	743	10,186	11,445	66	2,153	24,593
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Valeur totale des produits	1851	1,565,450	21,019,997	23,615,007	435,900	4,434,115	51,070,469
	1852	1,587,820	25,613,105	25,754,608	348,950	4,168,303	57,472,786
	1853	1,626,000	39,490,452	37,548,143	149,000	6,568,821	85,382,416
	1854	2,509,000	50,029,348	42,908,364	387,510	8,066,921	103,901,143
	1855	2,430,000	49,778,818	52,114,638	637,750	8,490,685	113,451,891
	1856	2,386,490	52,047,254	73,619,767	594,455	11,776,790	140,424,456
	1857	2,484,570	50,134,031	67,272,607	875,700	12,586,760	133,353,688
	1858	2,275,104	49,778,202	63,222,945	558,200	11,043,380	126,877,891
	1859	3,613,250	48,845,543	57,484,952	413,000	10,851,133	121,207,878
	1860	4,332,700	52,717,720	61,994,930	337,100	10,316,663	129,699,113

Voici le complément de ce tableau : les chiffres qu'il renferme sont par eux-mêmes trop éloquents, pour qu'il soit nécessaire d'y ajouter le moindre commentaire.

ANNÉES.	NOMBRE DES OUVRIERS.	VALEUR DES PRODUITS.
		fr.
1845	10,766	51,406,188
1850	13,223	51,261,157
1855	18,955	113,451,891
1860	24,593	129,699,113

Huitième partie.

§ 1er. — Usines sidérurgiques.

On a vu, dans les pages qui précèdent, que les usines servant au traitement et à la préparation de la fonte et du fer ont produit, en 1860, 591,633 tonnes, ayant ensemble une valeur de 81,073,867 francs; cette valeur représente à peu près les deux tiers de celle qu'ont fournie toutes les usines minéralurgiques réunies. La sidérurgie a donc une importance qui exige qu'il soit fait une mention spéciale de ses opérations. Des renseignements quelque peu étendus vont, en conséquence, être donnés sur cette partie des travaux industriels auxquels la présente publication s'applique.

Comme on l'a remarqué déjà, les usines sidérurgiques se classent en quatre grandes divisions, comprenant : la première, les usines pour la fabrication de la fonte, *hauts fourneaux;* la

deuxième, les usines pour l'élaboration de la fonte, *fonderies;* la troisième, les *fabriques de fer* proprement dites, et la quatrième, les *usines à ouvrer le fer.*

Cependant, la statistique, telle qu'elle est établie, ne comprend pas les établissements secondaires, les petites fonderies établies dans les grandes villes, ni les ateliers de construction de machines et chaudières, comme celui du *Phœnix*, à Gand, etc.

La répartition, par province, des usines sidérurgiques, à la fin de 1860, se traduisait comme il suit :

PROVINCES	HAUTS FOURNEAUX (pour la fabrication de la fonte).					FONDERIES.	FABRIQUES DE FER.	USINES À OUVRER LE FER.
	EN ACTIVITÉ.		EN NON-ACTIVITÉ.		TOTAL.			
	AU COKE.	AU CHARBON DE BOIS.	AU COKE.	AU CHARBON DE BOIS.				
Brabant	»	»	»	»	»	3	2	5
Hainaut	25	»	19	3	47	64	30	28
Liége	15	»	8	2	25	43	15	34
Luxembourg	»	»	»	14	14	3	9	6
Namur	3	8	7	20	38	14	31	9
LE ROYAUME. . .	43	8	34	39	124	127	87	82

Le nombre des hauts fourneaux, pour la fabrication de la fonte, s'est élevé, en 1860, à 51 (43 au coke et 8 au bois), de 41 qu'il était en 1850 (25 au coke et 16 au bois), sans compter, bien entendu, les hauts fourneaux en non activité.

De même, le nombre des fonderies s'est élevé de 78 à 127; le nombre des fabriques de fer proprement dites et des usines à ouvrer le fer est tombé, de 99 à 87 pour les premières, et de 86 à 82 pour les secondes.

Les provinces de Hainaut et de Liége contenaient respectivement 12 et 3 hauts fourneaux de plus qu'en 1850; les provinces de Luxembourg et de Namur en possédaient, celle-ci 5 et celle-là 2 en moins.

Pour les fonderies, l'augmentation constatée est générale; elle se répartit ainsi :

Brabant	2	Ensemble . . .	49
Hainaut	23		
Liége	18		
Luxembourg	3		
Namur	3		

La diminution du nombre des fabriques de fer affecte les provinces de Luxembourg et de Namur (8 fabriques en moins pour chaque province); il y a eu, en compensation, érection de 2 fabriques nouvelles dans chacune des provinces de Brabant et de Hainaut.

Enfin, pour ce qui concerne les usines à ouvrer le fer, on en trouve :

EN MOINS, dans le Luxembourg	5	
— dans la province de Namur	8	
Ensemble. . .	13	
EN PLUS, dans le Brabant	4	
— dans le Hainaut	6	
— dans la province de Liége	2	
		9
Différence finale, en moins. . .		4

Voilà quant au nombre. Les indications et les relevés qui vont suivre feront connaître le degré d'activité des établissements sidérurgiques, de 1851 à 1860.

§ 2. — USINES POUR LA FABRICATION DE LA FONTE.
(Hauts fourneaux.)

Il a été dit que le nombre des hauts fourneaux en activité, qui était de 41 en 1850, s'est élevé à 51 en 1860, ce qui fait une augmentation de 24 à 25 p. %. Mais ces chiffres n'indiquent que la situation comparative pour les deux années extrêmes d'une période de dix ans; ils ne présentent pas la succession des différentes phases parcourues pendant cette période. A ce dernier point de vue, on a constaté des fluctuations très-sensibles : ainsi, le nombre des hauts fourneaux s'est progressivement accru de 41 à 73, pendant les années 1850 à 1856; mais à partir de 1857, il a diminué chaque année, pour redescendre à 51 en 1861. Le même mouvement s'est remarqué en ce qui concerne la quantité et la valeur des produits obtenus, sauf, quant aux produits, qu'une reprise s'est manifestée en 1860.

En 1850, les usines pour la fabrication de la fonte tenaient en travail 33 machines à vapeur ayant ensemble une puissance motrice de 1,858 chevaux; en 1859, elles employaient 80 machines, d'une force totale de 4,395 chevaux; en 1860, ces nombres ne dépassaient plus 71 machines et 3,957 chevaux.

Le nombre des ouvriers occupés dans les hauts fourneaux était de 2,755 en 1850; il s'était élevé insensiblement jusqu'à 4,727 en 1854, puis il avait fléchi en 1855 et 1856; il s'est accru de nouveau en 1857 et en 1858; il est retombé à 4,421 en 1859 et à 4,078 en 1860. Il est à noter, toutefois, que ce dernier chiffre excède encore de 1,323 (ou 48 p. %) le chiffre correspondant de l'année 1850.

Le prix de la tonne de fonte a également subi de grandes variations pendant la période de 1851 à 1860 : il était, en 1850, de 75 francs pour la fonte au coke; en 1854, il atteignait 114 fr. 38 c., après avoir passé de 1851 à 1853, par 77 fr. 58 c.,

7
9 fr. 64 c. et 99 fr. 98 c. A partir de 1855, il a diminué chaque année et d'une manière graduelle; voici les prix : 113 fr. 91 c., 110 fr. 87 c., 101 fr. 25 c., 92 fr. 46 c., 84 fr. 21 c., et, enfin (pour 1860), 81 fr. 39 c. Le prix de la fonte au charbon de bois a varié bien plus encore : parti de 124 francs, chiffre de 1850, on le trouve successivement à 133 fr. 61 c., à 142 fr. 39 c. et à 140 francs, en 1851, 1852 et 1853; il se relève à 156 fr. 81 c., 161 fr. 25 c. et 172 fr. 21 c., en 1854, 1855 et 1856; 1857 donne 171 fr. 73 c.; 1858, 170 fr. 19 c.; 1859, 152 fr. 35 c., et 1860, 128 fr. 13 c. Entre les prix de 1859 et ceux de 1860, l'écart est de 24 fr. 22 c. en baisse; le prix de 1860 ne surpasse plus celui de 1850 que de 4 fr. 13 c.

Ainsi que cela est déjà exprimé plus haut, en deux mots, la valeur totale des produits obtenus n'a fait que croître depuis 1850 jusqu'en 1856; pour cette dernière année, elle représente une somme de 36,669,061 francs. A partir de 1857, il y a eu une diminution nouvelle chaque année : la valeur produite pour 1857 est de 31,619,942 fr.; pour 1858, de 30,871,501 fr.; pour 1859, de 27,502,291 fr., et pour 1860, de 26,289,374 fr.

Ajoutons cependant que, de 1850 à 1860, la production s'est élevée de 144,452 tonnes à 319,945 tonnes en quantité et de 11,568,857 francs à 26,289,374 francs en valeur. L'augmentation de valeur est certes bien plutôt le résultat de l'accroissement de la production que de l'amélioration constatée ci-dessus dans les prix de vente ramenés à la tonne.

Le tableau suivant résume ces divers renseignements et renferme d'autres indications de même nature, concernant le travail des hauts fourneaux.

PROVINCES.	ANNÉES.	HAUTS FOURNEAUX en activité. Au coke.	en activité. Au charbon de bois.	en non activité. Au coke.	en non activité. Au charbon de bois.	MOTEURS EMPLOYÉS. Roues hydrauliques en activité. Nombre.	Roues hydr. en activité. Force en chevaux.	Roues hydr. en non activité. Nombre.	Roues hydr. en non activité. Force en chevaux.	Machines à vapeur en activité. Nombre.	Mach. à vapeur en activité. Force en chevaux.	Mach. à vapeur en non activité. Nombre.	Mach. à vapeur en non activité. Force en chevaux.	NOMBRE des ouvriers.	PRODUITS. Tonneaux de 1,000 kilog. au coke.	Tonneaux au charbon de bois.	Valeur du tonneau au coke. fr. c.	Valeur du tonneau au charbon de bois. fr. c.	VALEUR TOTALE. fr.
Brabant.	1851. . . .	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1852. . . .	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1853. . . .	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1854. . . .	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1855. . . .	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1856. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1857. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1858. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1859. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
	1860. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»
Hainaut.	1851. . . .	15	»	15	7	»	»	9	78	17	906	13	704	1,467	70,924	»	77 16	» »	5,472,179
	1852. . . .	18	»	14	7	»	»	9	78	19	1,096	11	544	1,310	85,240	»	75 00	» »	6,397,219
	1853. . . .	23	»	9	6	»	»	8	72	23	1,336	6	280	2,108	118,873	»	103 35	» »	12,287,494
	1854. . . .	28	»	6	5	»	»	7	64	32	1,759	5	220	2,204	148,063	»	120 39	» »	17,825,400
	1855. . . .	28	»	7	4	»	»	6	54	36	1,855	5	270	2,205	145,428	»	120 12	» »	17,468,690
	1856. . . .	29	»	6	3	»	»	3	30	39	1,894	2	240	2,237	158,032	»	113 97	» »	18,010,780
	1857. . . .	26	»	14	3	»	»	3	30	40	1,850	7	458	2,187	146,783	»	101 85	» »	14,804,485
	1858. . . .	26	»	15	3	»	»	3	30	43	2,036	8	518	2,449	163,916	»	94 73	» »	16,261,327
	1859. . . .	27	»	16	3	»	»	3	30	43	2,204	11	748	2,270	163,926	»	86 84	» »	14,235,538
	1860. . . .	25	»	19	3	»	»	3	30	36	1,781	21	1,200	2,282	183,910	»	83 84	» »	15,419,830
Liége.	1851. . . .	13	1	12	1	1	6	4	39	19	1,253	4	320	1,616	76,104	600	76 88	133 33	5,931,496
	1852. . . .	14	[illegible]	11	3	[illegible]	[illegible]	5	45	42	1,253	2	320	1,873	76,909	»	75 01	» »	5,781,937
	1853. . . .	20	»	6	2	1	6	4	39	22	1,533	3	240	1,627	89,997	»	85 29	» »	7,642,578
	1854. . . .	22	»	4	2	1	6	4	39	26	1,913	1	40	2,154	110,034	»	105 27	» »	11,585,060
	1855. . . .	20	»	6	2	1	6	4	39	25	1,833	2	120	1,802	112,290	»	107 38	» »	12,058,979

PROVINCES.	ANNÉES.	HAUTS FOURNEAUX en activité — Au coke.	HAUTS FOURNEAUX en activité — Au charbon de bois.	HAUTS FOURNEAUX en non activité — Au coke.	HAUTS FOURNEAUX en non activité — Au charbon de bois.	MOTEURS EMPLOYÉS. Roues hydrauliques en activité — Nombre.	Roues hydrauliques en activité — Force en chevaux.	Roues hydrauliques en non activité — Nombre.	Roues hydrauliques en non activité — Force en chevaux.	Machines à vapeur en activité — Nombre.	Machines à vapeur en activité — Force en chevaux.	Machines à vapeur en non activité — Nombre.	Machines à vapeur en non activité — Force en chevaux.	NOMBRE des ouvriers.	PRODUITS. Tonneaux de 1,000 kilogr. — Au coke.	Tonneaux de 1,000 kilogr. — Au charbon de bois.	Valeur du tonneau — Au coke.	Valeur du tonneau — Au charbon de bois.	VALEUR TOTALE.
																	fr. c.	fr. c.	fr.
Liège.	1856. . . .	20	•	6	2	»	»	5	45	25	1,833	2	120	1,627	121,780	»	108 31	»	13,191,096
	1857. . . .	19	»	7	2	•	»	5	45	26	1,913	1	40	1,821	117,446	»	101 55	»	11,926,172
	1858. . . .	19	»	4	2	•	»	2	26	28	1,910	»	»	1,794	129,573	»	92 68	»	11,998,179
	1859. . . .	16	»	7	2	»	»	2	26	28	1,910	»	»	1,847	123,660	»	81 43	»	10,071,103
	1860. . . .	15	»	8	2	»	»	2	26	28	1,910	»	»	1,538	108,415	»	77 54	»	8,406,374
Luxembourg.	1851. . . .	»	2	»	16	4	20	26	139	»	»	»	»	34	»	1,280	»	149 53	191,400
	1852. . . .	»	2	»	16	4	20	26	139	»	»	»	»	30	»	820	»	165 85	136,000
	1853. . . .	»	»	»	16	»	»	26	139	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1854. . . .	»	1	»	15	2	12	24	127	»	»	»	»	8	»	1,100	»	130 00	143,000
	1855. . . .	»	4	»	12	9	47	17	92	»	»	»	»	33	»	2,660	»	145 11	386,000
	1856. . . .	»	4	»	12	8	44	17	91	»	»	»	»	42	»	2,269	»	143 44	325,455
	1857. . . .	»	4	»	12	8	44	17	91	»	»	»	»	42	»	3,020	»	149 57	451,700
	1858. . . .	»	2	»	14	4	22	20	105	»	»	»	»	23	»	1,280	»	180 47	231,000
	1859. . . .	»	1	»	15	2	12	22	115	»	»	»	»	14	»	380	»	180 00	68,400
	1860. . . .	»	»	»	14	»	»	22	117	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Namur.	1851. . . .	2	13	7	24	14	184	29	357	4	169	6	325	250	6,891	11,910	78 70	117 97	1,947,395
	1852. . . .	2	12	7	25	13	172	30	369	4	109	6	325	225	5,874	9,983	88 89	118 93	1,709,505
	1853. . . .	3	11	6	24	12	162	30	368	5	149	5	285	234	11,933	9,721	111 34	140 00	2,689,240
	1854. . . .	5	12	4	23	13	172	29	358	7	299	3	135	361	15,085	10,571	121 70	159 60	3,523,831
	1855. . . .	4	15	5	20	15	189	26	314	6	239	4	195	377	22,412	11,474	106 33	165 00	4,276,470
	1856 . . .	4	16	5	19	17	219	20	258	9	315	3	149	416	26,213	13,640	104 08	177 00	5,141,730
	1857. . . .	4	13	5	19	13	167	23	302	9	269	4	195	373	24,525	11,437	98 11	177 58	4,437,285
	1858. . . .	4	11	5	19	11	137	25	332	9	283	4	195	340	19,224	10,214	86 08	169 01	3,380,796
	1859. . . .	3	10	6	21	10	127	25	330	9	254	5	230	290	21,581	9,249	80 00	151 21	3,127,250
	1860. . . .	3	8	7	20	8	103	26	342	7	236	7	218	258	22,347	5,271	80 00	128 13	2,463,170
Le royaume.	1851. . . .	30	16	35	48	19	210	68	613	40	2,258	23	1,349	3,067	153,049	13,790	77 58	133 61	13,542,770
	1852. . . .	34	14	33	51	17	192	70	631	42	2,448	21	1,489	3,438	167,993	10,863	79 64	142 39	14,024,671
	1853. . . .	46	11	22	48	13	168	68	618	50	3,018	44	805	3,969	220,403	9,721	99 98	140 00	22,619,012
	1854. . . .	55	13	15	43	16	190	64	588	65	3,974	9	395	4,727	273,182	11,671	114 38	156 81	33,077,294
	1855. . . .	52	19	19	38	25	242	53	496	67	3,927	11	585	4,417	280,136	14,134	113 91	161 23	34,190,029
	1856. . . .	53	20	17	36	25	263	45	424	73	4,039	7	509	4,322	306,025	15,909	110 87	172 24	36,669,061
	1857. . . .	49	17	26	36	21	211	48	468	75	4,032	12	693	4,123	287,754	14,467	101 25	171 73	31,619,912
	1858. . . .	49	13	24	38	15	159	50	493	80	4,259	12	713	4,376	312,713	11,494	92 46	170 49	30,871,301
	1859. . . .	46	11	29	41	12	139	52	501	80	4,395	16	978	4,421	309,170	9,629	84 21	152 35	27,502,294
	1860. . . .	43	8	34	39	8	103	53	515	71	3,967	28	1,448	4,078	314,672	5,271	81 39	128 43	26,289,314

§ 3. — Usines pour l'élaboration de la fonte.

(Fonderies).

En 1850, 78 fonderies étaient en activité en Belgique; elles renfermaient 21 fours à réverbère et 143 cubilots. Au 31 décembre 1860, ces trois nombres s'élevaient respectivement à 127, 21 et 181. Il s'était donc produit un accroissement de 49 usines et de 38 cubilots; le nombre des fours à réverbère était le même en 1860 qu'en 1850; cependant, il n'était pas resté invariable pendant la période comprise entre ces deux dates : il avait commencé par s'élever progressivement à 24, puis il était tombé brusquement à 14, pour remonter ensuite à 25, redescendre à 18 et, enfin, revenir à 21.

Parmi les moteurs employés dans les fonderies, on ne peut faire une mention spéciale qu'en ce qui touche les machines à vapeur, dont le nombre et la puissance se sont constamment augmentés depuis 1845 jusqu'en 1860. On comptait, en 1845, 21 de ces machines ayant ensemble une force de 132 chevaux; en 1850, il en existait 38, représentant 350 chevaux; la statistique de 1860 en accuse 81, équivalent à 561 chevaux : pour la période décennale de 1851-1860, l'accroissement est de 114 p. %, quant au nombre des machines, et de 60 p. %, quant à leur puissance.

Pendant cette même période, le travail des fonderies s'est accompli dans des conditions assez irrégulières, en ce qui concerne la production. Ainsi, en 1850, on avait obtenu 17,016 tonnes; de 1851 à 1854, ce chiffre a pris un développement tellement remarquable, qu'il atteignait 41,173 tonnes; il s'est même élevé à 48,859 tonnes en 1857; il a légèrement diminué en 1858, année dont la production ressort à 48,088 tonnes, et en 1859, année où l'on a produit 43,404 tonnes; mais il s'est manifesté une reprise en 1860, et le dernier chiffre de la période décennale accuse une production de 53,372 tonnes.

Des observations identiques peuvent être faites au sujet du nombre des ouvriers employés dans les fonderies; on trouve : pour 1850, 1,537, et pour 1860, 2,847 ouvriers.

En ce qui concerne la valeur des produits réalisés, elle s'est développée dans la proportion de 242 p. %, de 1850 à 1860 : elle représentait une somme de 3,055,777 francs en 1850, et une somme de 10,478,303 francs en 1860. La progression n'a pas été continue : il y a même eu une diminution en 1858 et 1859, mais encore cette dernière année a-t-elle donné 8,437,509 francs, au lieu des 3,000,000 de francs recueillis en 1850.

Le tableau suivant fait connaître les détails des résultats généraux qui viennent d'être rapidement analysés; on pourra y suivre la marche du travail des fonderies dans les diverses provinces envisagées isolément. Il est à noter, toutefois, que ce tableau est incomplet pour ce qui regarde la province de Liége, les industriels de cette province ayant refusé, en 1853, de fournir les renseignements réclamés, sur leurs opérations, par les ingénieurs des mines. Cette remarque doit ne pas être perdue de vue pour l'appréciation de l'*ensemble* des résultats de 1853.

PROVINCES.	ANNÉES.	Usines en activité.	Fours à réverbère.	Cubilots.	MOTEURS. Hommes.	Manèges. Nombre.	Manèges. Force.	Roues hydrauliques. Nombre.	Roues hydrauliques. Force.	Machines à vapeur. Nombre.	Machines à vapeur. Force.	Ouvriers.	PRODUITS. Tonneaux.	PRODUITS. Valeur.
							Chev.		Chev.		Chev.			fr.
Brabant	1851. . . .	3	»	6	»	»	»	»	»	3	17	146	1,236	247,200
	1852. . . .	3	»	6	»	»	»	»	»	3	17	150	1,300	260,000
	1853. . . .	3	»	6	»	»	»	»	»	3	17	185	1,350	261,000
	1854. . . .	3	»	8	»	»	»	»	»	3	17	200	1,500	295,000
	1855. . . .	3	»	8	»	»	»	»	»	3	17	210	1,550	300,000
	1856. . . .	3	»	3	»	»	»	2	8	1	6	107	1,233	284,750
	1857. . . .	3	»	3	»	»	»	2	8	2	6	121	1,350	304,500
	1858. . . .	3	»	4	»	»	»	2	8	1	6	118	1,965	436,250
	1859. . . .	3	»	4	»	»	»	2	8	1	6	149	2,173	413,250
	1860. . . .	3	»	4	»	»	»	2	8	4	15	173	1,810	342,200
Hainaut	1851. . . .	43	1	77	»	»	»	»	»	25	229	451	8,281	1,402,608
	1852. . . .	43	1	80	»	»	»	»	»	26	232	559	12,397	2,151,526
	1853. . . .	43	2	84	4	1	1	»	»	27	205	581	16,413	3,037,822
	1854. . . .	46	3	89	4	»	»	»	»	29	225	655	19,382	4,624,014
	1855. . . .	47	3	100	4	»	»	»	»	31	231	704	22,319	5,387,540
	1856. . . .	47	2	101	»	»	»	»	»	32	219	724	21,121	4,459,028
	1857. . . .	53	2	103	»	»	»	»	»	36	228	844	22,127	4,565,952
	1858. . . .	56	2	79	»	»	»	»	»	40	280	917	24,638	4,930,195
	1859. . . .	61	2	81	»	»	»	»	»	38	271	966	22,234	4,265,185
	1860. . . .	64	2	81	»	»	»	»	»	44	290	1,029	23,578	4,207,700

PROVINCES.	ANNÉES.	Usines en activité.	Fours à réverbère.	Cubilots.	MOTEURS.							Ouvriers.	PRODUITS.	
					Hommes.	MANÉGES.		ROUES HYDRAULIQUES.		MACHINES A VAPEUR.			TONNEAUX.	VALEUR.
						Nombre.	Force.	Nombre.	Force.	Nombre.	Force.			
							Chev.		Chev.		Chev.			fr.
Liége	1851	26	20	41	»	1	1	6	82	16	154	698	7,244	1,370,809
	1852	25	21	52	»	1	1	6	82	16	154	792	11,088	2,193,966
	1853	25	21	56	»	1	1	6	82	17	156	1,394	16,745	3,769,228
	1854	27	21	56	»	1	1	6	81	22	189	1,357	17,166	4,307,504
	1855	27	21	54	»	1	1	6	84	25	206	(1)	(1)	(1)
	1856	29	12	57	»	1	1	6	81	26	213	1,482	10,626	4,110,691
	1857	30	21	57	»	1	1	6	81	26	211	1,342	20,438	5,183,870
	1858	29	16	59	»	1	1	5	72	26	211	1,302	18,473	3,540,311
	1859	37	19	68	»	1	1	4	47	28	203	1,211	16,078	3,110,806
	1860	43	19	74	»	1	1	4	47	33	223	1,480	25,061	5,231,835
Luxembourg. . . .	1851	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1852	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1853	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1854	2	»	2	»	»	»	2	24	»	»	19	165	48,750
	1855	2	»	2	»	»	»	2	24	»	»	17	162	48,000
	1856	2	»	2	»	»	»	2	24	»	»	16	150	44,500
	1857	2	»	2	»	»	»	2	24	»	»	19	400	148,000
	1858	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	19	270	106,000
	1859	3	»	3	»	»	»	»	»	»	»	24	400	148,000
	1860	3	»	4	»	»	»	»	»	»	»	30	360	124,200
Namur	1851	13	»	14	»	2	2	3	23	»	»	151	1,709	294,435
	1852	12	»	11	»	2	2	3	23	»	»	124	1,574	277,253
	1853	17	»	18	»	2	2	5	40	2	5	154	3,736	768,690
	1854	17	»	18	»	»	»	6	52	3	9	125	2,960	654,040
	1855	19	»	20	»	»	»	8	69	5	14	125	2,431	595,700
	1856	15	»	19	»	»	»	8	73	6	22	124	2,933	713,220
	1857	15	»	18	»	»	»	7	69	6	22	175	4,824	881,160
	1858	15	»	18	»	»	»	8	73	6	22	161	2,742	584,700
	1859	14	»	18	»	»	»	8	73	6	30	132	2,549	500,268
	1860	14	»	18	»	»	»	7	64	6	33	135	2,560	482,368
Le royaume. . . .	1851	85	21	138	»	3	3	9	105	44	400	1,446	18,470	3,341,752
	1852	83	22	149	»	3	3	9	105	45	403	1,685	26,356	4,882,745
	1853	88	23	164	4	4	4	11	122	49	383	2,284	38,244	7,836,740
	1854	93	24	173	4	1	1	14	157	57	440	2,356	44,173	9,929,302
	1855	98	24	184	4	1	1	16	174	64	468	1,056	26,462	6,321,240
	1856	96	14	182	»	1	1	18	186	65	460	(2) 2,153	(2) 42,063	(2) 9,642,189
	1857	103	23	183	»	1	1	17	182	70	467	2,504	48,839	11,083,482
	1858	105	18	162	»	1	1	15	153	73	549	2,547	48,088	9,594,456
	1859	118	21	174	»	1	1	14	128	73	540	2,512	43,404	8,437,509
	1860	127	21	181	»	1	1	13	146	81	561	2,847	53,372	10,478,303

(1) Les renseignements n'ont pu être fournis. — (2) Voir la note ci-contre.

§ 4. — Fabriques de fer proprement dites.

Bien que le nombre des fabriques de fer ait été réduit de 99 à 87 pendant la période de 1850 à 1860, trois chiffres suffiront à prouver que le travail de ces fabriques a pris un essor en quelque sorte prodigieux durant cette même période.

ANNÉES.	NOMBRE des ouvriers.	QUANTITÉ produite.	VALEUR de la production.
		Tonnes.	fr.
1850.	2,703	61,970	11,848,652
1860.	6,604	200,596	37,859,585

On peut ajouter que le nombre des machines à vapeur employées comme moteurs, dans ces fabriques, était, en 1850, de 45, ayant ensemble une force de 1,472 chevaux, et que ce nombre s'élevait, en 1860, à 152 machines représentant une puissance de 4,752 chevaux. Le nombre et la force de ces appareils sont triplés.

La fabrication des rails occupe une large place dans le développement qui vient d'être constaté; le nombre des laminoirs pour le *petit fer marchand* s'est élevé de 17 à 30; l'accroissement est de 9 laminoirs (11 à 20) pour la tôle; il est de 11 (23 à 34) pour les laminoirs ébaucheurs.

Au lieu de 192 fours à puddler, on en comptait 314; de même que le nombre des fours à réchauffer s'était accru de 126 à 155.

La province de Hainaut a produit environ la moitié de la valeur obtenue; un tiers de cette valeur vient de la province de Liége; le Brabant y figure pour environ un dixième; le surplus appartient à la province de Namur, la production du Luxembourg étant fort insignifiante (80,000 francs).

PROVINCES.	ANNÉES.	Usines.	FOYERS AU CHARBON DE BOIS		FOURS			Squeezers.	Marteaux frontaux.	Martinets.	Cisailles.	LAMINOIRS (trains).						MOTEURS EMPLOYÉS.				OUVRIERS.	PRODUITS.	
			d'affineries.	de chaufferies.	de fineries.	à puddler.	à réchauffer.					Ébaucheurs.	Gros fer marchand.	Petit fer marchand.	Rails.	Tôles.	Fonderies.	ROUES HYDRAULIQUES. Nombre.	ROUES HYDRAULIQUES. Force.	MACHINES A VAPEUR. Nombre.	MACHINES A VAPEUR. Force.		TONNEAUX.	VALEUR.
																			Chev.		Chev.			fr.
Brabant.	1851 . . .	1	»	»	»	4	2	1	»	»	1	1	1	1	»	»	1	»	»	1	60	100	1,970	522,250
	1852 . . .	1	»	»	»	5	2	1	»	»	1	1	1	1	»	»	1	»	»	1	60	105	2,000	530,000
	1853 . . .	1	»	»	»	4	2	1	»	»	1	1	1	1	»	»	1	»	»	1	60	110	2,100	550,000
	1854 . . .	1	»	»	»	6	2	1	»	»	1	1	1	1	»	»	1	»	»	1	60	125	6,468	1,384,000
	1855 . . .	1	»	»	»	6	2	1	»	»	1	1	1	1	»	»	1	»	»	1	60	130	6,500	1,400,000
	1856 . . .	2	»	»	»	6	4	1	4	1	2	2	1	2	»	»	1	2	24	4	130	148	4,471	1,170,300
	1857 . . .	2	»	»	»	6	4	1	4	1	2	2	1	2	»	»	1	2	24	4	130	151	4,531	1,143,230
	1858 . . .	2	»	»	»	7	4	1	4	1	2	2	1	2	»	»	1	2	24	5	140	338	3,700	952,000
	1859 . . .	2	»	»	»	11	6	1	5	1	3	2	1	2	»	2	»	1	15	6	344	425	13,800	2,661,000
	1860 . . .	2	»	»	»	11	6	1	5	1	4	2	1	2	1	2	»	1	15	6	240	500	18,000	3,455,000
Hainaut.	1851 . . .	29	27	8	6	105	55	4	10	28	27	9	11	9	6	3	11	37	758	14	764	1,281	34,988	6,144,175
	1852 . . .	29	26	8	6	108	55	4	10	27	29	9	11	9	5	3	11	38	731	14	764	1,439	40,951	7,161,190
	1853 . . .	29	22	8	6	129	63	4	11	25	34	13	11	10	5	2	12	30	663	20	962	2,076	54,808	11,491,416
	1854 . . .	30	22	8	6	141	68	4	12	25	37	15	11	10	6	2	13	30	663	27	1,169	2,093	62,418	14,091,470
	1855 . . .	30	22	9	6	136	67	6	12	25	37	14	10	11	6	2	13	30	663	30	1,228	2,072	66,206	16,172,073
	1856 . . .	29	21	10	6	152	66	9	9	21	38	15	11	15	6	4	14	45	627	33	1,383	2,354	71,303	17,050,518
	1857 . . .	29	21	7	2	154	67	10	9	31	38	15	11	15	5	4	14	45	627	36	1,436	2,477	76,390	17,348,930
	1858 . . .	23	7	7	1	134	59	11	10	22	42	16	11	15	4	5	12	45	627	46	1,805	2,666	81,831	17,003,240
	1859 . . .	29	21	11	1	140	63	12	13	22	49	15	11	15	5	5	13	45	627	54	2,107	2,820	84,728	16,726,720
	1860 . . .	30	21	11	»	152	68	12	16	22	55	16	12	17	8	6	13	45	627	62	2,273	2,851	101,455	18,337,700

Provinces	Années	Usines	Foyers au charbon de bois : d'affineries	Foyers au charbon de bois : de chaufferies	Fours : de fineries	Fours : à puddler	Fours : à réchauffer	Squeezers	Marteaux frontaux	Martinets	Cisailles	Laminoirs (trains) : Ébaucheurs	Laminoirs : Gros fer marchand	Laminoirs : Petit fer marchand	Laminoirs : Rails	Laminoirs : Tôles	Laminoirs : Fenderies	Moteurs employés : Roues hydrauliques : Nombre	Roues hydrauliques : Force	Machines à vapeur : Nombre	Machines à vapeur : Force	Ouvriers	Produits : Tonneaux	Produits : Valeur
																			Chev.		Chev.			fr.
Liége.	1851. . .	15	6	4	7	61	39	2	12	3	22	8	7	7	3	7	3	49	340	25	919	1,452	23,795	4,030,437
	1852. . .	15	5	5	7	70	43	3	14	8	25	7	8	6	3	6	3	49	340	30	1,027	1,898	20,340	4,052,955
	1853. . .	16	6	3	10	96	50	3	15	8	33	8	11	7	3	6	3	49	340	11	960	2,088	35,218	7,780,621
	1854. . .	15	6	3	10	97	54	4	17	8	33	8	12	7	3	6	3	49	340	17	1,171	1,996	32,460	8,114,765
	1855. . .	17	9	5	7	114	68	5	18	12	14	10	13	6	4	16	3	21	380	42	1,371	2,457	54,763	13,309,631
	1856. . .	19	9	3	8	114	61	4	19	10	43	11	12	7	4	20	3	23	410	45	1,542	2,472	77,127	18,948,665
	1857. . .	18	7	3	8	118	61	4	19	9	37	11	10	8	4	16	3	20	284	44	1,512	2,338	60,638	14,489,664
	1858. . .	16	8	4	8	112	75	4	17	7	40	12	11	7	3	18	1	18	407	49	1,660	2,690	44,671	13,720,647
	1859. . .	15	8	4	7	112	68	4	22	6	35	11	9	6	2	13	1	17	367	54	1,093	2,429	46,737	10,159,605
	1860. . .	15	8	4	7	125	70	4	24	5	43	15	8	10	2	12	3	15	350	63	2,149	2,801	67,077	13,245,863
Luxembourg.	1851. . .	17	33	»	»	»	»	»	22	»	»	»	»	»	»	»	»	49	204	»	»	22	390	126,300
	1852. . .	17	33	»	»	»	»	»	22	»	»	»	»	»	»	»	»	49	204	»	»	16	320	107,000
	1853. . .	15	30	»	»	»	»	»	19	»	»	»	»	»	»	»	»	43	180	»	»	16	180	68,500
	1854. . .	15	30	»	»	»	»	»	19	»	»	»	»	»	»	»	»	43	180	»	»	15	215	80,700
	1855. . .	14	26	»	»	»	»	»	18	»	»	»	»	»	»	»	»	44	172	»	»	18	265	100,550
	1856. . .	14	26	»	»	»	»	»	18	»	»	»	»	»	»	»	»	41	172	»	»	21	250	97,600
	1857. . .	14	26	»	»	»	»	»	18	»	»	»	»	»	»	»	»	41	172	»	»	24	350	133,500
	1858. . .	13	24	»	»	»	»	»	17	»	»	»	»	»	»	»	»	39	162	»	»	24	320	120,000
	1859. . .	12	22	»	»	»	»	»	15	»	»	»	»	»	»	»	»	35	145	»	»	9	220	85,600
	1860. . .	9	16	»	»	»	»	»	11	»	»	»	»	»	»	»	»	23	101	»	»	12	210	80,400
Namur.	1851. . .	40	65	1	»	30	23	2	44	7	7	3	4	4	1	»	2	92	783	»	»	256	6,089	1,477,648
	1852. . .	37	60	1	»	28	22	2	42	5	7	3	4	4	1	»	2	87	749	»	»	227	5,923	1,374,645
	1853. . .	37	60	2	»	28	22	2	42	5	7	3	4	4	1	»	2	87	749	»	»	370	7,837	1,990,851
	1854. . .	36	58	1	»	26	20	2	39	5	6	3	4	3	1	»	4	83	690	1	80	267	6,675	2,000,080
	1855. . .	36	56	1	»	26	19	2	40	5	6	3	4	3	»	»	4	81	678	1	80	375	4,443	1,509,363
	1856. . .	36	54	4	»	26	19	2	40	2	5	3	3	3	»	»	»	78	666	1	80	457	12,407	3,274,920
	1857. . .	32	55	3	»	31	18	2	35	2	5	3	3	3	»	»	»	70	644	1	80	450	15,330	3,730,165
	1858. . .	32	46	1	»	32	16	2	36	2	5	3	3	3	»	»	»	71	649	1	80	459	13,653	3,019,953
	1859. . .	31	41	2	»	32	16	2	35	1	4	2	2	2	»	»	»	69	594	1	80	454	12,402	2,590,190
	1860. . .	31	40	1	»	26	11	1	33	1	3	1	1	1	»	»	»	69	574	1	80	440	13,554	2,770,620
Le royaume.	1851. . .	102	131	13	13	201	119	6	68	38	87	21	23	21	10	10	17	217	2,083	40	1,743	3,111	67,232	12,270,777
	1852. . .	99	124	14	13	210	122	7	88	40	62	20	21	20	9	8	17	210	2,024	45	1,851	3,685	69,634	13,225,790
	1853. . .	97	118	13	16	257	137	10	87	38	75	25	27	22	9	8	18	199	1,932	32	1,982	4,660	100,143	21,887,418
	1854. . .	97	116	12	16	270	144	14	87	38	77	27	28	21	10	8	18	192	1,873	46	2,480	4,486	108,306	25,668,046
	1855. . .	98	113	15	13	282	156	14	88	42	58	28	28	21	10	18	18	193	1,893	74	2,749	5,032	132,177	32,404,649
	1856. . .	100	110	17	14	298	150	16	90	34	88	31	27	27	10	21	18	189	1,899	82	3,135	5,152	165,568	40,612,003
	1857. . .	95	99	15	10	309	154	17	85	33	82	31	25	28	9	20	18	178	1,721	85	3,183	5,438	157,439	36,845,489
	1858. . .	86	85	12	9	285	153	18	84	32	89	33	26	27	7	23	14	175	1,839	101	3,685	6,177	144,194	34,845,842
	1859. . .	89	92	17	8	295	151	19	90	30	91	30	23	25	7	20	14	167	1,748	115	4,224	6,137	157,587	32,232,148
	1860. . .	87	83	16	7	314	155	18	89	29	105	34	22	30	11	20	16	163	1,667	132	4,762	6,604	200,596	37,859,585

§ 3. — Usines a ouvrer le fer.

Le nombre des usines à ouvrer le fer était de 86, en 1850; il ressort à 82 pour l'année 1860. Tandis que le nombre des foyers de chaufferie au charbon de bois ne cesse de diminuer, le nombre des foyers de chaufferie à la houille s'accroît; pour ces derniers, l'augmentation a été de 64 (plus de 56 p. °/₀) en dix ans. La situation, sous le rapport du nombre des laminoirs, des martinets, des marteaux à platines et des fonderies, n'a varié que dans des proportions insensibles; mais, en 1850, il existait 106 tréfileries, et il ne s'en trouvait plus que 5 en 1860; la province de Liége, qui possédait 82 tréfileries en 1850, n'en renfermait plus que 3 en 1860.

Cependant le nombre et la puissance des machines à vapeur employées dans les usines à ouvrer le fer ont considérablement augmenté dans le courant de la période décennale dont il s'agit dans le présent travail. Au lieu de n'avoir, comme en 1850, que 7 machines à vapeur comportant une force totale de 151 chevaux, ces établissements contenaient, en 1860, 24 machines équivalent à 430 chevaux. De même, le nombre des ouvriers avait plus que doublé : il s'est élevé de 516 à 1,067.

La quantité produite est renseignée à 10,738 tonnes pour 1850; après diverses fluctuations de baisse et de hausse alternatives, on a obtenu 17,722 tonnes en 1860. La valeur de ces produits s'est, de son côté, élevée de 3,844,481 francs (chiffre de 1850) à 6,446,605 francs (chiffre de 1860) : accroissement, 2,602,124 francs ou plus de 67 p. °/₀.

Le tableau suivant contient la statistique développée du travail des usines à ouvrer le fer, de 1851 à 1860.

PROVINCES.	ANNÉES.	Usines.	FOYERS de CHAUFFERIE au charbon de bois.	FOYERS de CHAUFFERIE à la houille.	Laminoirs.	Martinets.	Marteaux à platines.	Fonderies.	Tréfileries.	MOTEURS EMPLOYÉS. Roues hydrauliques. Nombre.	Roues hydrauliques. Force.	Machines à vapeur. Nombre.	Machines à vapeur. Force.	OUVRIERS.	PRODUITS. Tonneaux.	PRODUITS. Valeur.
											Chev.		Chev.			fr.
Brabant	1851 . .	4	»	8	»	5	8	1	2	15	107	»	»	62	625	196,000
	1852 . .	4	»	8	»	5	8	1	2	15	107	»	»	64	630	197,820
	1853 .	4	»	8	»	5	8	1	2	15	107	»	»	70	650	205,000
	1854 . .	4	»	8	»	5	8	1	2	15	107	»	»	75	700	220,000
	1855 . .	4	»	8	»	5	8	1	2	15	107	»	»	80	725	230,000
	1856 . .	6	»	15	»	7	5	»	1	14	86	1	14	83	1,082	434,440
	1857 . .	6	»	15	»	7	5	»	1	15	86	1	18	85	1,245	486,840
	1858 . .	5	»	9	»	10	»	»	1	13	74	1	18	83	1,199	486,854
	1859 .	5	»	12	»	10	11	»	1	13	74	1	18	70	1,348	539,000
	1860 . .	5	»	12	»	»	11	»	1	13	74	1	18	70	1,450	535,500
Hainaut	1851 .	22	»	48	»	22	10	2	»	40	309	3	55	153	2,720	918,015
	1852 .	24	»	49	»	24	10	2	»	42	336	4	63	172	2,936	938,870
	1853 . .	23	»	49	»	34	10	2	»	42	336	4	63	184	2,846	993,040
	1854 . .	23	»	55	»	23	12	2	»	42	336	4	63	165	2,954	1,109,117
	1855 . .	24	»	54	»	25	11	2	»	44	346	4	63	159	3,556	1,518,715
	1856 . .	24	»	64	»	31	10	2	»	44	363	5	87	175	3,950	1,545,328
	1857 . .	24	»	67	»	34	10	1	»	44	363	7	109	211	4,463	1,789,434
	1858 . .	25	»	66	»	38	10	1	»	44	363	7	109	198	3,952	1,557,550
	1859 . .	26	»	72	»	39	9	1	»	44	363	9	119	187	3,330	1,249,100
	1860 . .	28	»	80	»	40	10	1	»	46	375	9	119	193	3,377	1,224,990
Liége	1851 . .	32	»	79	28	26	5	3	60	59	784	4	96	226	3,152	780,382
	1852 . .	32	»	79	28	25	5	3	60	59	784	5	110	200	2,668	728,110
	1853 . .	32	»	89	28	25	5	3	87	59	784	5	110	335	6,334	2,068,320
	1854 . .	32	»	95	29	25	5	3	2	59	764	5	110	225	1,740	535,620
	1855 . .	25	»	74	17	24	11	4	2	44	562	6	115	311	7,377	2,537,555
	1856 . .	27	»	83	22	19	10	4	1	44	562	7	145	607	8,473	3,444,955
	1857 . .	27	»	82	21	20	11	5	1	44	562	7	145	499	12,242	4,179,766
	1858 . .	30	»	101	30	20	11	10	1	51	773	8	219	609	11,327	4,225,778
	1859 . .	30	»	123	32	18	11	5	1	50	797	13	424	770	11,807	4,073,707
	1860 . .	34	»	134	31	15	13	5	3	51	809	14	293	765	12,155	4,366,999

PROVINCES.	ANNÉES.	Usines.	FOYERS de CHAUFFERIE au charbon de bois.	FOYERS de CHAUFFERIE à la houille.	Laminoirs.	Martinets.	Marteaux à platines.	Fenderies.	Tréfileries.	MOTEURS EMPLOYÉS. ROUES HYDRAULIQUES. Nombre.	ROUES HYDRAULIQUES. Force.	MACHINES A VAPEUR. Nombre.	MACHINES A VAPEUR. Force.	OUVRIERS.	PRODUITS Tonneaux.	PRODUITS Valeur.
											Chev.		Chev.			fr.
Luxembourg	1851 . .	11	13	4	1	4	7	4	3	23	96	»	»	31	202	118,200
	1852 . .	11	13	4	1	4	7	4	3	23	96	»	»	43	240	105,930
	1853 . .	11	13	4	1	4	7	4	3	23	96	»	»	30	175	80,500
	1854 . .	11	13	4	1	4	7	4	3	23	96	»	»	32	226	115,060
	1855 . .	11	13	4	1	3	7	4	3	23	96	»	»	26	200	103,200
	1856 . .	11	13	4	1	3	7	4	3	23	96	»	»	27	242	126,660
	1857 . .	11	13	4	1	3	7	4	3	23	96	»	»	27	275	142,500
	1858 . .	10	12	4	1	»	7	4	3	22	94	»	»	22	197	101,200
	1859 . .	6	5	3	1	»	4	2	2	11	57	»	»	24	222	111,000
	1860 . .	6	5	3	1	»	4	2	1	10	51	»	»	24	265	132,500
Namur	1851 . .	16	»	19	1	14	2	1	19	28	211	»	»	26	664	212,110
	1852 . .	14	»	18	1	13	2	1	19	26	206	»	»	22	663	216,800
	1853 . .	13	»	11	1	12	2	1	19	23	178	»	»	25	735	297,790
	1854 . .	12	1	15	1	11	2	1	1	21	170	»	»	15	345	131,510
	1855 . .	12	1	18	2	11	3	2	1	21	170	»	»	33	646	267,150
	1856 . .	13	2	13	7	4	3	1	1	19	157	»	»	28	630	253,520
	1857 . .	11	1	17	1	9	3	1	1	18	150	»	»	29	555	264,950
	1858 . .	11	1	17	1	10	3	1	1	18	150	»	»	18	455	198,450
	1859 . .	10	1	13	1	10	3	1	»	17	130	»	»	25	480	174,925
	1860 . .	9	1	10	1	9	3	1	»	15	110	»	»	15	475	182,625
Le royaume	1851 . .	85	13	158	30	71	32	11	84	165	1,507	7	154	498	7,366	2,224,707
	1852 . .	85	13	158	30	71	32	11	84	165	1,529	9	173	504	7,137	2,187,550
	1853 . .	83	13	161	30	80	32	11	111	162	1,501	9	173	644	10,740	3,644,650
	1854 . .	82	15	177	31	68	34	11	8	160	1,473	9	173	512	5,904	2,111,307
	1855 . .	77	15	153	20	68	40	13	8	147	1,281	10	178	609	12,374	4,686,620
	1856 . .	81	15	178	30	64	35	11	6	144	1,264	13	246	920	14,367	5,798,813
	1857 . .	79	14	185	23	73	36	11	6	144	1,257	15	272	854	18,750	6,863,490
	1858 . .	81	13	197	32	78	31	16	6	148	1,154	16	376	930	17,130	6,569,832
	1859 . .	77	6	221	34	77	38	9	4	135	1,421	23	558	1,076	17,487	6,148,032
	1860 . .	82	6	239	33	64	46	9	5	140	1,619	24	430	1,067	17,722	6,446,605

§ 6. — Résumé de la valeur des produits fabriqués dans les usines sidérurgiques.

Les produits des usines sidérurgiques du royaume constituent des valeurs qui, comme on l'a vu, sont vraiment considérables. L'absence de renseignements complets pour ce qui concerne les opérations de 1855, ne permet pas de préciser, avec une parfaite exactitude, la marche successive du mouvement général constaté; mais l'ensemble témoigne d'une situation qui, quoique contrariée par les événements, reste florissante et prospère.

L'industrie sidérurgique employait 6,665 ouvriers en 1845; elle en a occupé 7,511 en 1850, 12,847 en 1856 et 14,596 en 1860 : la progression ne peut guère être mieux marquée; elle revient à environ 120 p. % pour un espace de quinze ans.

La valeur attribuée aux produits obtenus pendant la même période s'est ressentie de l'influence défavorable des crises qui ont sévi, à différentes reprises, depuis 1848; cette valeur, qui avait atteint 38,005,157 francs en 1847, ne dépassait plus 30,517,767 francs en 1850; cependant ces chiffres se sont relevés, principalement à partir de 1854; l'amélioration s'est maintenue jusqu'en 1856, année où l'industrie sidérurgique a réalisé une somme de 92,622,096 francs en produits fabriqués par ses usines; malheureusement trois chutes ont signalé les années 1857, 1858 et 1859; c'est seulement en 1860 qu'un relèvement a pu s'acquérir et que la valeur créée a atteint la somme de 81,073,867 francs, soit à peu près la valeur créée en 1858.

Toutefois, si ces intermittences, inévitables d'ailleurs, sont l'indice d'entraves apportées au développement naturel du travail industriel, elles ne révèlent nullement une décadence : loin de là. Les fabricats jetés sur le marché, pendant l'année 1860, avaient, comme on vient de le dire, une valeur de 81,000,000 de francs, tandis que ceux de 1850 étaient évalués à 30,000,000 de francs seulement; la comparaison de ces deux chiffres a une signification qui ne peut échapper et qui frappera d'autant plus que l'année 1860 n'a pas été complétement affranchie de l'influence d'événements extérieurs pesant plus ou moins lourdement sur toutes les transactions.

Au surplus, le relevé suivant dessine parfaitement la situation pour la période de 1851 à 1860.

DÉSIGNATION.	ANNÉES.	BRABANT	HAINAUT.	LIÉGE.	LUXEMBOURG.	NAMUR	TOTAL.
Nombre des ouvriers	1851	368	3,052	3,992	87	683	8,122
	1852	319	3,480	4,763	89	598	9,249
	1853	335	4,959	5,444	46	783	11,557
	1854	400	5,107	5,732	74	768	12,081
	1855	420	5,140	4,570	94	910	(1) 11,134
	1856	338	5,490	5,888	106	1,025	12,847
	1857	357	5,719	5,998	112	1,027	13,213
	1858	569	6,200	6,395	88	978	14,230
	1859	644	6,243	6,257	74	901	14,146
	1860	743	6,355	6,584	66	848	14,596
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Valeur des produits	1851	965,430	13,907,277	12,113,424	435,900	3,928,255	31,350,006
	1852	987,820	16,648,815	12,756,968	348,950	3,578,203	34,320,756
	1853	1,016,000	27,809,502	21,260,717	149,000	5,752,574	55,987,820
	1854	1,899,000	37,649,993	24,539,946	367,510	6,309,461	70,765,915
	1855	1,930,000	40,572,918	27,906,165	637,750	6,638,685	(1) 77,685,518
	1856	1,886,590	41,065,654	39,692,407	594,455	9,383,390	92,622,096
	1857	1,934,570	38,508,801	35,779,772	875,700	9,313,560	86,412,403
	1858	1,875,104	38,752,312	33,484,915	558,200	7,210,900	81,881,431
	1859	3,643,250	36,476,843	27,418,221	413,000	6,401,633	74,349,947
	1860	4,332,700	39,284,220	31,221,064	337,100	5,898,783	81,073,867

(1) Les résultats auxquels ce chiffre s'applique, sont, en partie, incomplets.

§ 7. — Exportation du minerai de fer et de la pyrite.

Le minerai de fer était prohibé à la sortie; une seule exception à cette règle générale avait été adoptée en faveur de l'exportation de cette substance métallique par les bureaux de la province de Luxembourg. Une loi du 2 août 1856 délégua au Gouvernement le pouvoir : 1° d'autoriser la sortie, par toutes les frontières, des minerais de fer violets (oligistes); 2° d'autoriser la sortie de tous minerais de fer, par la frontière entre l'Escaut inclusivement et la mer.

En conséquence, des arrêtés royaux du 6 août et du 4 octobre 1856 permirent la libre exportation du minerai de fer, dans les termes de la loi qui vient d'être mentionnée : le but à atteindre consistait principalement à donner, vers les hauts fourneaux du nord de la France, un débouché aux gisements de minerai de la Flandre orientale et de l'arrondissement de Tournay.

La statistique du Département des travaux publics renseigne donc annuellement, depuis 1858, la quantité et la destination des minerais de fer et de la pyrite exportés. Voici ce que cette statistique constate quant au minerai de fer :

ESPÈCES.		PAYS DE DESTINATION.	QUANTITÉS EXPORTÉES.		
			1858.	1859.	1860.
			Kilog.	Kilog.	Kilog.
1° Minerai de fer extrait dans la province de la Flandre orientale et dans l'arrondissement de Tournay, et exporté par la frontière limitrophe comprise entre la mer et l'Escaut		France.	1,374,000	18,258,000	32,847,000
2° Minerai exporté par la frontière de la province de Luxembourg	Oligiste	Id.	7,903,050	10,669,530	»
	Autre	Id.	5,709,070	2,479,250	2,045,650
3° Minerai exporté dans d'autres conditions que celles des n°s 1 et 2	Oligiste	Zollverein.	16,258,768	3,541,000	1,191,863
		Angleterre.	»	1,146,000	1,262,000
		France.	38,946,157	61,875,466	83,995,706
		Totaux	70,191,045	97,968,946	121,342,219

Les exportations de pyrite se sont effectuées, pendant les mêmes années, comme il est indiqué au tableau suivant :

PAYS DE DESTINATION.	QUANTITÉS EXPORTÉES.		
	1858.	1859.	1860.
	Kilog.	Kilog.	Kilog.
Zollverein	415,281	778,030	155,000
Angleterre	2,685,000	20,831,814	17,071,960
France	»	1,754,200	13,304,378
Totaux	3,100,281	23,364,044	30,531,338

Ainsi, tandis que la quantité de minerai de fer exportée par la frontière de la province de Luxembourg est descendue de 13,612,120 kilogrammes, chiffre de 1858, à 2,045,650 kilogrammes, chiffre de 1860, le minerai extrait dans la Flandre orientale et dans l'arrondissement de Tournay, s'est élevé, pour ce qui concerne l'exportation, de 1,374 à 32,847 tonnes. Le minerai de fer exporté dans d'autres conditions représentait 55,000,000 de kilogrammes en 1858; ce chiffre a atteint 86,000,000 de kilogrammes en 1860.

En 1858, il n'était exporté vers la France que 53,932,277 kilogrammes de minerai de fer; en 1860, cette exportation spéciale comportait 118,888,356 kilogrammes. L'Angleterre ne figure pas dans le tableau des exportations de minerai de fer, pour 1858; elle y est renseignée pour 1,262 tonnes en 1860. Par contre, le Zollverein, qui avait enlevé 16,258,768 kilogrammes en 1858, n'a pris que 1,191,863 kilogrammes en 1860. On peut donc dire que c'est la France qui alimente, à elle seule, le commerce d'exportation de minerai de fer.

C'est l'Angleterre qui reçoit la plus grande partie de la pyrite expédiée par la Belgique au dehors : 17,071,960 kilogrammes sur 30,531,338. Les exportations de pyrite effectuées vers le Zollverein ont été sans importance en 1860; après avoir atteint 778,030 kilogrammes en 1859, elles sont tombées à 155 tonnes en 1860, soit 80 p. % de diminution. Le contraire s'est produit en ce qui touche les exportations vers la France : ce

pays avait acheté 1,754,200 kilogrammes de pyrite en 1859, et il en a reçu 13,504,578 en 1860; il n'avait fait aucune commande en 1858.

Il est vrai que la période pendant laquelle ces faits ont été observés est trop courte pour permettre de les considérer comme des résultats constants; il a paru néanmoins utile de les indiquer.

§ 8. — Débouchés de l'industrie métallurgique.

Les renseignements statistiques publiés par le Département des travaux publics classent comme suit les exportations des produits des principales branches de l'industrie métallurgique, pendant les années 1851 à 1855 : 1° fonte en gueuse et fonte épurée; 2° fonte de fer ouvrée, ouvrages en fer battu et ancres; 3° fer forgé en barres, verges, carillons et rails.

Le même classement n'a pu être suivi pour les années 1856 à 1860, à cause de changements introduits dans les tableaux du commerce, tels qu'ils sont dressés par le Département des finances.

Il en résulte la nécessité de scinder en deux le relevé des exportations prémentionnées, pour la période décennale de 1851 à 1860.

Les exportations ont doublé, de 1851 à 1855, pour ce qui concerne la fonte de fer ouvrée, les ouvrages en fer battu et les ancres, et, d'autre part, les exportations de la même période quinquennale ont presque quadruplé, quant au fer forgé en barre, aux verges, aux carillons et aux rails. Il s'est révélé, au contraire, une diminution en ce qui touche les fontes en gueuse et la fonte épurée.

Le tableau suivant marque le mouvement ainsi exprimé. Il convient d'ajouter que l'exportation des trois catégories de produits mentionnées dans ce tableau se traduisait, en 1850, par les chiffres que voici : 92,337 tonnes pour la première, 1,717,737 kilogrammes pour la deuxième et 3,591 tonnes pour la troisième. Ces trois quantités représentaient respectivement, en valeurs permanentes, 13,388,865 francs, 605,000 francs et 1,000,000 de francs.

Exportation des produits des principales branches de l'industrie métallurgique, pendant les années 1851 à 1855.

ANNÉES.	FONTES EN GUEUSE ET FONTE ÉPURÉE.			FONTE DE FER OUVRÉE, OUVRAGES EN FER BATTU ET ANCRES.			FER FORGÉ EN BARRES, VERGES, CARILLONS ET RAILS.		
	QUANTITÉS.	VALEURS		QUANTITÉS.	VALEURS		QUANTITÉS.	VALEURS	
		PERMANENTES.	VARIABLES.		PERMANENTES.	VARIABLES.		PERMANENTES.	VARIABLES.
	Tonn.	Fr.	Fr.	Kilog.	Fr.	Fr.	Tonn.	Fr.	Fr.
1851	62,793	9,136,000	6,403,742	2,012,657	689,840	689,840	4,076	1,202,000	815,215
1852	65,475	9,509,000	7,253,872	2,021,330	707,928	707,928	7,435	2,193,000	1,635,748
1853	101,033	14,650,000	14,141,620	3,766,988	1,101,000	1,624,691	15,660	4,620,000	4,697,967
1854	102,844	14,908,000	14,393,960	4,443,173	1,582,000	1,860,096	20,154	5,945,000	6,046,081
1855	55,139	7,995,000	6,892,378	4,582,156	1,503,000	1,842,046	14,423	4,255,000	3,605,815

Il est intéressant, à plus d'un titre, de voir vers quels pays les exportations comprises au tableau précédent ont eu lieu.

Le relevé suivant contient ce renseignement; on y remarquera que les relations de l'industrie métallurgique de notre pays avec l'étranger sont très-étendues et que, sur certains points, elles ont acquis un développement considérable.

PAYS DE DESTINATION.	FONTES EN GUEUSE ET FONTE ÉPURÉE.					FONTE DE FER OUVRÉE, OUVRAGES EN FER BATTU ET ANCRES.					FER FORGÉ EN BARRES, VERGES, CABILLONS, ETC.				
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.
	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.
Prusse	44,402	39,147	48,788	34,892	10,783	318,258	325,226	780,363	553,913	148,514	1,371	1,966	2,196	3,781	1,043
Hanovre	100	»	»	»	»	»	17,677	»	»	»	»	26	37	»	»
Grand-duché de Luxembourg	3	»	»	»	»	»	304	»	»	»	4	»	»	»	»
Pays-Bas	514	28	2,764	19,504	9,898	1,160,269	1,074,285	2,045,678	2,781,868	2,114,353	2,016	4,385	6,028	7,364	5,353
France	17,764	26,003	49,380	47,848	33,514	89,615	474,239	62,612	115,027	1,670,306	85	2	307	2,447	5,833
Espagne	10	»	»	»	»	»	11,641	14,958	25,044	24,275	»	»	»	201	36
États-Unis	2	»	»	»	»	2,598	92,064	260,242	295,189	63,436	»	»	5,570	2,337	50
Possessions anglaises	»	»	»	»	»	»	»	»	171,791	40,667	»	»	52	750	»
Brême	»	15	100	»	»	»	19,775	99,349	»	»	81	136	90	»	»
Turquie	»	12	»	»	»	7,180	35,700	29,718	44,576	45,469	121	269	»	1,046	767
Autriche	»	»	1	»	»	15,209	54,010	80,060	95,195	»	»	»	630	568	37
Californie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40	5	»	»	»
Russie	»	»	»	»	»	247,285	96,346	100,014	»	»	»	»	»	»	»
Deux-Siciles	»	»	»	»	»	»	4,135	»	»	»	37	»	»	»	»
Norwége	»	»	»	»	»	9,245	2,773	»	9,800	29,633	»	»	»	»	»
États-Romains	»	»	»	»	»	»	1,496	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont	»	»	»	»	»	24,099	2,784	»	»	»	»	»	»	»	»
Brésil	»	»	»	»	»	6,121	5,747	72,893	10,407	12,537	10	»	»	»	»
Guinée	»	»	»	»	»	19,935	3,440	34,105	65,264	»	81	100	112	»	102
Chili	»	»	»	»	»	3,329	4,532	11,600	»	20,351	156	»	»	69	33
Australie	»	»	»	»	»	20,064	»	»	»	»	5	»	»	»	»
Égypte	»	»	»	»	»	»	1,705	»	»	»	»	»	»	»	»
Mexique	»	»	»	»	»	2,550	»	»	»	108,485	50	»	»	38	255
Danemark	»	»	»	»	»	»	2,114	»	13,689	»	»	»	»	»	54
Hambourg	»	»	»	»	»	17,596	36,467	40,872	»	»	16	494	553	»	»
Guatemala	»	»	»	»	»	»	125	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre	»	»	»	»	»	12,958	9,903	37,140	19,176	18,069	6	11	»	99	»
Singaporre	»	»	»	»	»	»	5,287	»	»	»	»	»	»	»	»
Portugal	»	»	»	»	»	15,537	»	»	»	45,953	»	»	»	»	»
Rio de la Plata	»	»	»	»	»	»	12,004	»	17,651	8,584	»	»	»	136	33
Sardaigne	»	»	»	»	»	7,443	»	10,800	»	13,417	»	»	»	»	»
Sénégambie	»	»	»	»	»	»	1,620	»	»	»	»	»	»	»	»
Cuba	»	»	»	»	»	15,660	15,515	15,973	»	69,098	»	71	»	»	116
Autres pays	»	»	»	570	912	17,696	10,446	73,641	224,583	148,842	»	»	85	1,318	709
TOTAUX	62,795	65,475	101,033	102,814	55,139	2,012,647	2,021,330	3,760,988	4,413,173	4,582,156	4,076	7,435	15,660	20,154	14,423

Voici, pour la période de 1856 à 1860, des renseignements analogues à ceux qui viennent d'être fournis quant aux exportations de 1851 à 1855 inclusivement :

Exportation des produits des principales branches de l'industrie métallurgique, pendant les années 1856 à 1860.

ANNÉES.	FONTE EN GUEUSE, FONTE ÉPURÉE ET VIEUX FERS (1).			FONTE DE FER OUVRÉE, OUVRAGES EN FER BATTU.			FER BATTU, ÉTIRÉ OU LAMINÉ, NON COMPRIS LES CLOUS ET LE FIL DE FER.		
	QUANTITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.	QUANTITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.	QUANTITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.
	Kilog.	Fr. c.	Fr. c.	Kilog.	Fr.	Fr.	Kilog.	Fr.	Fr.
1856.	63,914,734	9,268,000 00	7,350,194 00	5,618,696	2,088,000	2,421,872	17,210,706	5,163,000	4,302,576
1857.	54,231,828	7,863,615 06	5,965,501 08	5,816,184	4,582,978	2,121,619	32,203,878	9,973,203	7,125,318
1858.	71,323,257	10,341,872 00	7,845,558 00	8,537,032	2,442,388	3,501,512	29,134,725	9,012,824	0,605,360
1859.	36,711,386	5,323,151 00	3,487,532 00	6,381,732	4,996,316	2,077,913	48,541,523	14,782,259	9,275,944
1860.	22,086,068	3,202,480 00	1,877,316 00	5,401,899	4,649,075	1,677,580	62,045,507	19,085,314	10,639,340

Pays vers lesquels les exportations des principales branches de l'industrie métallurgique ont eu lieu.

PAYS DE DESTINATION.	FONTE EN GUEUSE, FONTE ÉPURÉE ET VIEUX FERS. 1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	FONTE DE FER OUVRÉE, OUVRAGES EN FER BATTU. 1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.
Prusse.	12,993,641	31,572,370	53,024,356	20,496,743	8,666,002	335,538	477,315	436,370	105,873	339,947
Pays-Bas.	14,318,736	»	»	2,238,343	1,011,113	2,848,489	1,223,182	584,232	509,089	668,715
France.	35,338,506	19,031,384	15,604,462	13,053,050	11,024,730	1,441,806	1,691,025	1,638,068	501,402	486,295
Espagne	»	»	150,000	10,047	»	23,484	26,436	1,116,945	1,240,097	1,113,950
États-Unis	»	10,000	»	»	»	373,210	2,968	7,725	33,405	49,524
Villes anséatiques . .	1,161,000	»	»	»	»	38,335	24,760	8,960	7,826	9,811
Grand-Duché de Luxembourg. .	»	»	»	»	185,200	»	»	»	»	50,126
Turquie	»	»	110,000	»	»	70,303	7,664	145,347	8,165	45,711
Autriche.	»	»	»	»	»	48,012	24,340	4,629	3,249	445,473
Suisse.	»	»	»	»	240,000	»	3,459	6,064	848	216,630
Russie.	»	»	»	»	»	23,039	26,223	275,244	4,142,568	78,363
Brésil	»	»	40,000	»	»	31,560	45,573	47,060	9,897	4,371
Chili	»	»	»	»	»	23,324	7,292	1,017	»	27,175
Angleterre.	»	9,447	5,583	2,224	38,705	9,175	18,187	484,809	43,447	426,106
Sardaigne et Piémont. .	»	70,285	»	»	»	129,162	51,675	98,335	54,884	1,653,474
Deux-Siciles	»	»	»	»	»	»	»	3,953,295	2,703,324	8,884
Sénégambie	»	»	»	»	20,318	»	»	»	»	12,409
Égypte.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	36,004
Cuba	»	»	»	»	»	102,611	63,091	»	»	11,690
Autres pays.	102,881	3,538,663	2,368,856	910,979	»	114,648	2,450,994	64,959	47,960	20,241
TOTAUX. . .	63,914,734	54,231,828	71,323,257	36,711,386	22,086,068	5,618,696	5,816,184	8,537,032	6,381,732	5,401,899

(1) Les *vieux fers* comprennent : 1° la mitraille, dite *petite mitraille*, de fer battu (clous, tôles, outils et fontes en état de vétusté), et 2° le vieux fer ou ferraille autre que mitraille.

Pays vers lesquels les exportations des principales branches de l'industrie métallurgique ont eu lieu (suite).

PAYS DE DESTINATION.	FER BATTU, ÉTIRÉ OU LAMINÉ, NON COMPRIS LES CLOUS ET LE FIL DE FER.				
	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.
Prusse	1,353,537	7,807,223	3,594,005	4,014,100	6,042,846
Pays-Bas	4,013,109	3,577,398	2,190,509	7,813,456	8,644,925
France	10,458,786	13,597,937	11,187,137	9,863,666	11,303,543
Espagne	81,365	89,724	114,836	17,029,073	27,852,504
États-Unis	»	122,714	»	41,879	385,638
Villes anséatiques	120,832	210,500	22,673	17,868	55,525
Grand-Duché de Luxembourg	»	»	»	»	841,352
Turquie	358,720	410,803	137,771	15,445	641,760
Autriche	»	13,241	956	6,634	14,372
Suisse	174,391	»	236,831	94,018	4,376,880
Russie	»	»	522,985	6,143,203	336,660
Brésil	»	2,543	22,628	15,985	75,055
Chili	»	112,000	49,160	173,780	404,046
Angleterre	»	2,591	101,886	984	357,672
Sardaigne et Piémont	146,992	96,954	1,083,739	202,670	122,900
Deux-Siciles	»	»	9,989,200	5,472,800	20,000
Sénégambie	»	»	»	»	44,789
Cuba	112,860	91,762	»	»	45,925
Autres pays	390,054	6,038,518	180,109	635,962	479,148
TOTAUX	17,210,706	32,203,878	29,434,725	48,541,523	62,045,507

Exportation du zinc.

Il a été exporté de la toutenague (zinc brut), savoir : en 1841, 2,920,842 kilogrammes ; en 1845, 4,345,982 kilogrammes ; en 1850, 7,017,115 kilogrammes ; en 1855, 8,495,855 kilogrammes ; en 1860, 16,778,421 kilogrammes. Pendant les mêmes années, les exportations de zinc laminé se sont élevées : à 1,018,646 kilogrammes (1841) ; 1,280,475 kilogrammes (1845) ; 4,920,288 kilogrammes (1850) ; 7,719,690 kilogrammes (1855), et 9,024,966 kilogrammes (1860). La double progression que ces chiffres accusent est à la fois continue et remarquable.

On a vu, dans les pages qui précèdent, que la production des usines servant au traitement et à la préparation du zinc a été de 9,650 tonnes en 1845, et de 45,457 tonnes en 1860 ; cela représente, a-t-il été dit, un accroissement de 371 p. % en quinze ans. Au point de vue des exportations, l'augmentation constatée ne dépasse pas 286 p. %, en ce qui touche le zinc brut ; mais elle atteint 605 p. %, quant au zinc laminé, soit 358 à 359 p. % sur l'ensemble. L'exportation a donc suivi à peu près la même progression que la production.

Ce sont les Pays-Bas, la France, les États-Unis et l'Angleterre qui constituent les principaux débouchés de l'industrie du zinc ; cependant les relations de cette industrie si féconde embrassent une grande partie des deux mondes. On en trouvera la preuve dans le second des tableaux suivants.

Exportation du zinc pendant les années 1851 à 1860.

ANNÉES.	TOUTENAGUE.			ZINC LAMINÉ.		
	QUANTITÉS.	VALEURS		QUANTITÉS.	VALEURS	
		permanentes.	variables.		permanentes.	variables.
	Kilog.	Fr.	Fr.	Kilog.	Fr.	Fr.
1851	7,047,975	6,343,000	4,017,346	5,036,797	6,044,000	3,425,022
1852	6,753,423	6,078,000	3,376,711	6,225,932	7,471,000	4,233,634
1853	5,354,163	4,819,000	2,677,081	7,617,854	9,144,000	5,027,585
1854	5,901,854	5,312,000	3,187,001	9,125,711	10,951,000	6,205,504
1855	8,495,855	7,646,000	5,097,513	7,719,699	9,264,000	5,558,183
1856	8,853,192	7,968,000	5,764,575	8,025,565	9,631,000	6,420,152
1857	9,549,763	8,594,787	6,207,346	7,115,333	8,538,399	5,092,266
1858	15,436,097	13,892,487	10,033,463	7,638,428	9,166,414	6,110,742
1859	13,912,145	12,520,930	8,347,287	8,506,259	10,207,511	6,379,694
1860	16,778,421	15,100,579	8,389,210	9,024,966	10,829,959	5,866,228

Pays vers lesquels l'exportation du zinc a eu lieu.

PAYS DE DESTINATION.	TOUTENAGUE (*zinc brut*).									
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.
Prusse	21,276	4,000	»	»	»	25,060	22,129	45	»	119
Hambourg	10,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre	123,754	194,516	40,142	7,500	50,103	»	»	310,937	173,543	277,787
France	6,808,616	5,744,455	1,997,160	2,970,138	3,078,869	3,046,797	1,940,119	1,447,582	1,564,502	5,267,836
États-Unis	9,945	430,200	262,233	212,637	139,650	114,515	226,083	1,751,194	788,007	1,024,093
Cuba	4,726	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Brésil	70,000	»	»	»	»	»	2,500	55,000	»	»
Brême	»	303	»	»	»	»	»	»	»	»
Hanovre	»	32	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas	»	368,888	3,032,579	2,511,022	5,208,408	5,620,820	7,356,928	11,851,339	11,367,593	10,122,471
Portugal	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000
Autriche	»	10,000	»	»	»	»	»	»	»	»
Deux-Siciles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000
Suède et Norwége	»	999	»	»	»	18,000	»	»	»	4,214
Sardaigne et Piémont	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	26,504
Autres pays	2,658	»	22,049	200,357	18,825	28,000	2,004	20,000	17,500	45,397
TOTAUX	7,047,975	6,753,423	5,354,163	5,901,854	8,495,855	8,853,192	9,549,763	15,436,097	13,912,145	16,778,421

Pays vers lesquels l'exportation du zinc a eu lieu (suite).

PAYS DE DESTINATION.	ZINC LAMINÉ.									
	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Prusse	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.
Hambourg	21,234	8,872	14,394	»	»	30,402	7,065	2,878	2,244	12,550
Angleterre	368,754	306,722	243,649	»	»	»	»	»	»	»
France	2,244,446	2,727,634	3,854,929	4,245,817	3,453,844	3,488,318	2,790,099	3,789,083	4,198,919	3,163,594
États-Unis	90,790	120,461	328,468	125,912	69,377	145,888	96,883	156,987	61,850	165,238
Cuba	1,383,206	1,743,813	1,891,442	2,387,419	1,995,428	1,892,456	2,428,804	2,097,318	2,303,140	1,385,876
Brésil	56,328	150,936	145,669	343,208	232,543	327,354	55,047	254,776	435,339	156,946
Danemark	1,768	12,996	14,374	49,162	30,496	17,204	24,924	45,744	6,463	51,189
Brême	14,795	32,092	27,830	50,165	13,699	»	»	»	»	»
Lubeck	21,096	72,785	24,846	»	»	»	»	»	»	»
Hanovre	9,834	4,845	»	»	»	»	»	»	»	»
Gd-Duché de Luxemb.	19,440	50,815	»	28,408	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas	67	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Portugal	705,016	722,924	767,532	1,128,900	907,573	552,012	315,467	302,755	682,107	2,253,220
Espagne	7,323	»	»	»	»	»	»	»	»	4,481
Autriche	6,374	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Toscane	21,499	39,545	156,220	117,348	45,941	205,366	155,127	58,597	94,363	90,859
Deux-Siciles	15,164	»	»	19,788	37,847	58,078	58,026	40,259	»	»
Turquie	19,712	22,627	36,380	37,845	67,415	50,895	97,108	158,269	60,578	90,019
Guinée	6,637	8,492	»	»	14,834	11,785	73,981	168,975	34,809	89,365
Australie	4,335	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mexique	890	»	»	»	»	31,875	»	»	»	»
Guatemala	7,964	4,200	»	»	»	12,295	3,766	4,787	14,620	859
Rio de la Plata	6,213	»	»	»	60,796	86,275	2,236	»	»	»
Chili	11,844	57,356	13,776	93,788	194,271	394,409	286,258	409,153	183,742	556,612
Suède et Norwége	12,631	»	21,165	48,274	16,675	42,084	54,606	101,387	35,962	217,716
Sardaigne et Piémont	9,740	83,071	25,665	»	64,604	87,672	71,989	40,577	9,668	80,974
Égypte	»	52,914	21,261	109,570	107,961	226,412	151,374	210,509	241,562	283,464
Autres pays	»	3,412	»	»	»	»	»	»	»	47,720
	»	»	30,254	340,407	406,528	364,785	445,568	126,374	173,924	374,294
TOTAUX	5,036,797	6,225,932	7,617,584	9,125,741	7,719,699	8,025,565	7,115,333	7,638,428	8,506,259	9,024,966

CHAPITRE VI.

RECETTES ET DÉPENSES GÉNÉRALES DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

La comptabilité publique est établie, dans notre pays, sur des bases qui assurent une régularité, une ponctualité et une exactitude vraiment admirables à la gestion des finances de l'État, à la perception des revenus et au payement des dépenses du Trésor.

Cependant, il n'est pas toujours facile de déterminer, avec précision, quelles ont été les recettes et les dépenses d'un service public pendant une année quelconque. C'est ainsi, par exemple, que le produit net de la poste, pour 1851, ne peut être fixé qu'au moyen de recherches dans lesquelles on peut aisément s'égarer si l'on ne connaît pas tous les rouages de la comptabilité, alors même que l'on a sous la main les nombreux documents nécessaires au travail.

Il faut d'abord consulter le *compte définitif* des recettes de l'exercice 1851, pour trouver le chiffre du produit brut; il faut recourir ensuite au compte du budget des non-valeurs et des remboursements, afin de savoir quelle somme l'office belge a dû rembourser aux offices étrangers.

En ce qui concerne les dépenses, il ne suffit point de prendre le chiffre des imputations faites sur le budget du Département des Travaux publics pour l'année 1851, tel que ce chiffre est renseigné dans le compte remis aux Chambres législatives, en exécution des articles 44 et 45 de la loi de comptabilité; il importe, en effet, de faire aussi le dépouillement de tous les comptes ultérieurs, pour relever successivement les payements effectués, soit sur des allocations reportées d'un budget à l'autre, soit sur des crédits supplémentaires; et quand les comptes n'indiquent pas l'année à laquelle la dépense se rapporte, il est nécessaire de s'éclairer sur ce point par le texte de la loi qui a ouvert le crédit ou, peut-être même, par l'exposé des motifs soumis aux Chambres à l'appui de la demande des fonds ainsi votés; parfois, les registres de la comptabilité fournissent seuls les indications indispensables à la reconnaissance de la dépense et surtout de la date où se sont produits les faits dont elle est la conséquence.

Ces explications sont données ici pour deux raisons : afin de permettre la vérification éventuelle des chiffres que nous allons mettre sous les yeux, et aussi afin de prémunir contre des erreurs possibles tous ceux qui, étrangers aux administrations de l'État, seraient tentés de se livrer à des recherches analogues à celles que nous avons faites nous-même.

De 1851 à 1860, les diverses branches de service ressortissant au Département des Travaux publics ont rapporté au Trésor une somme totale de 325 millions de francs, soit, en moyenne, 32,500,000 francs par année; la moyenne, calculée sur les cinq dernières années, s'élève à environ 36,500,000 francs et elle atteint 37,500,000 francs pour les exercices 1858 à 1860 inclusivement. Ces taux suffiraient à prouver que la recette augmente sensiblement chaque année, et ce n'est pas là un fait accidentel, qui serait spécial à une période de 3, de 5 ou de 10 ans; car la recette s'est accrue, chaque année, sans interruption, de 1851 à 1860. — Elle n'était que de 24,400,000 francs en 1851; et elle a progressé, d'une manière continue, pour monter à 38,700,000 francs en 1860.

Nous ne rentrerons plus dans les détails de la progression; le mouvement de chaque espèce de recette a été exposé, dans le courant du présent travail, à mesure que les différentes branches de service se présentaient à notre étude.

Le produit total de 325 millions de francs recueilli en dix ans, provient : du chemin de fer, à concurrence de 224 millions; des postes, à concurrence de 41,500,000 francs; des canaux et rivières, à concurrence de 28,800,000 francs; des routes (barrières), à concurrence de 15,500,000 francs; de la redevance des mines, à concurrence de 4,500,000 francs. Il reste 11 millions pour les autres sources de revenus.

Nous avons déjà dit (1) comment il se fait que le montant de la redevance des mines peut décroître, lors même que la quantité des extractions augmente : cela tient à ce que les bénéfices réalisés diminuent; — mais nous tenons à faire remarquer que les sommes perçues par le Trésor, à titre de redevance sur les mines, ne vont, en réalité, pas en s'affaiblissant chaque année : elles n'excédaient pas 237,000 francs en 1851; elles sont descendues à 234,000 francs en 1852 et à 228,000 francs en 1853; elles ont ensuite monté, en quelque sorte instantanément, à 657,000 francs, taux auquel elles se sont maintenues en 1856 et en 1857; puis, elles ont de nouveau fléchi à 536,000 francs en 1858, à 542,000 francs en 1859 et à 492,000 francs en 1860. Il y a donc eu, dans cette période de dix années, deux courants bien distincts : de 1851 à 1856, le montant de la redevance s'est accru considérablement; en 1857, il est demeuré stationnaire, et à partir de 1858 il a diminué; mais s'il est moins important pour 1860 que pour 1859, 1858, 1857, 1856 et 1855, il reste néanmoins beaucoup au-dessus des résultats obtenus de 1851 à 1854.

La réduction constatée n'a donc pas pris les proportions que l'on a semblé lui attribuer en maintes circonstances.

Le produit des barrières sur les routes de l'État s'est, par exception, traduit en une recette de 1,600,000 francs, de 1853 à 1856; pendant les autres années, il a varié entre 1,500,000 et 1,550,000 francs. — Les canaux et les rivières navigables rapportaient environ 3 millions de francs par année; en 1860, ils n'ont plus donné que 2,600,000 francs, par suite des modifications introduites dans le taux des péages.

Le chemin de fer et les télégraphes prennent, chaque jour, un nouvel essor; les recettes qu'ils procurent s'accroissent sans discontinuation.

Enfin, comme confirmation et complément de ces courtes observations, on trouvera dans le tableau suivant le chiffre exact de tous les produits des diverses branches de services ressortissant au Département des Travaux publics, pour la période de 1851 à 1860 :

(1) Chapitre V du présent Rapport p. 27.

PRODUITS.		1851.	1852.	1853.	1854.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Routes.	Barrières (1)	1,530,643 57	1,531,907 84	1,627.613 03	1,571,190 21
	Dépendances	23,578 87	96,413 15	66,643 95	33,478 50
Chemins de fer.	Transports	15,885,488 47	16,913,207 54	19,070,468 26	21,767,885 59
	Accessoires	75,178 66	71,447 34	70,722 91	85,021 01
Canaux et rivières	Droits de navigation	2.887,657 49	2,724,960 40	2,750,160 95	2,996,928 49
	Dépendances	112,279 71	60,935 31	54.409 27	60,637 16
Bacs et bateaux		47,083 66	48.502 72	41,815 32	40,262 97
Arbres, plantations, etc.		119,317 79	103 234 89	123,661 38	74.974 24
Postes (2)		3,323,498 46	3,389,326 12	3,655,364 74	3 955,108 87
Télégraphes		83,316 44	164,653 12	272,327 69	274 507 33
Redevance des mines (3)		236,699 96	234.774 97	228,312 91	347,601 00
Surveillance des travaux concédés		11,265 00	50.460 36	81,098 34	72,543 27
Abonnements des provinces (ponts et chaussées)		14,449 99	66.894 20	70,641 91	158,405 00
Recettes diverses (4)		8,391 00	8,854 01	11,840 45	93,899 92
Retenue de 1 p. °/₀ sur les traitements (5)		36,983 00	37,720 00	39,260 00	40,600 00
Totaux		24,396,102 07	25,503,288 67	28,164.344 08	31.573,043 59

Les dépenses prélevées sur les budgets du Ministère des Travaux publics et se rapportant aux exercices 1851 à 1860, s'élèvent, en totalité, à 214,700,000 francs, ou 21,500,000 francs à peu près, en moyenne, par année.

La dépense de 1851 a été de 16,700,000 francs, et celle de 1860 ressort à 24,200,000 fr.; l'augmentation est donc d'environ 50 p. °/₀.

La dépense moyenne des années 1851 à 1855 se calcule à 18,600,000 francs, tandis que celle de 1856 à 1860 revient à 24,200,000 francs.

Si les chemins de fer donnent 224,000,000 sur 325,000,000 de francs de recettes, ils absorbent aussi 124,000,000 sur 214,700,000 francs de dépenses.

Les postes, dont la recette vient d'être renseignée à 41,500,000 francs pour les dix années réunies de 1851 à 1860, ont coûté 19,500,000 francs pendant la même période. Pour les routes, on trouve une dépense de 26,600,000 francs ; pour les canaux, elle est de 15,500,000 francs, comme elle est de 10,200,000 francs pour le personnel des ponts et chaussées, et de 5,300,000 francs pour le personnel de l'administration centrale.

A propos de ce dernier chiffre, il est utile de noter que l'accroissement de dépense qui, à première vue, résulte des chiffres compris dans le tableau qui va suivre, est simplement apparent ; ce tableau donne une dépense de 517,000 francs pour 1851 et de 594,000 francs pour 1860 ; la différence est due à ce que les diverses organisations qui se sont succédé, depuis 1850, dans l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, ont eu pour effet de reporter à l'administration centrale des agents qui auparavant faisaient partie des services extérieurs ;

(1) Recettes effectives ; les sommes renseignées à la page 30 indiquent le montant de l'adjudication du fermage des barrières.

(2) Les sommes remboursées aux offices étrangers sont déduites des produits renseignés ci-dessus.

(3) Y compris les additionnels, mais déduction faite des non-valeurs.

(4) Y compris les subsides offerts par les provinces, les communes et les particuliers, pour construction de routes ou de travaux d'utilité publique.

(5) Évaluation approximative.

1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1,625,898 64	1,591,939 28	1,527,027 79	1,551,120 74	1,497,761 75	1,508,969 12	15,564,071 67
88,464 67	117,708 46	103,978 45	115,493 81	114,099 22	103,494 81	863,350 89
23,308,678 99	23,154,116 48	23,998,536 61	25,594,919 93	26,313,346 93	27,801,619 70	223,808,268 50
123,354 67	132,755 59	109,996 60	145,938 65	135,801 70	117,542 77	1,068,059 90
3,029,195 00	3,034,638 92	2,914,371 39	2,884,464 16	2,989,267 37	2,576,722 31	28,785,066 48
95,491 55	107,844 32	125,276 00	79,696 61	63,000 45	84,980 46	844,550 84
40,534 92	42,219 12	43,295 00	44,427 13	53,650 26	52,472 76	454,263 86
152,210 93	140,857 61	106,993 86	93,076 76	154,559 05	260,623 41	1,329,509 92
4,207,066 73	4,456,050 50	4,655,060 30	4,472,134 83	4,606,134 97	4,822,989 64	41,342,735 10
265,939 67	359,579 95	407,011 67	443,986 55	506,006 44	527,713 73	3,275,012 59
542,550 64	656,596 58	656,869 70	556,379 57	542,116 20	492,198 38	4,491,099 91
20,367 00	56,352 68	42,090 78	59,726 35	49,704 00	34,789 42	478,397 17
73,895 00	49,785 92	69,469 49	» »	» »	» »	503,538 51
57,094 00	638,937 24	314,389 12	333,642 22	282,688 57	314,612 11	2,094,348 64
41,280 00	41,880 00	» »	» »	» »	» »	237,693 00
33,672,022 41	34,581,262 65	35,104,366 76	36,344,647 31	37,308,436 91	38,698,755 62	325,342,966 98

il n'y a donc là qu'un transfert et non un développement de dépense.

Nous avons dit que la redevance des mines a produit 4,500,000 francs depuis 1851 jusqu'en 1860 inclusivement; de son côté, le corps des ingénieurs des mines n'a, dans le même espace de temps, reçu qu'une somme de 1,500,000 francs sur les allocations du budget; il en résulte que la redevance laisse un excédant de 3,000,000 de francs ou, en moyenne, 300,000 francs par année. — Le conseil des mines, les subsides accordés aux caisses de prévoyance des ouvriers mineurs et diverses dépenses d'impressions, d'achats de livres, d'appareils, etc., pour le service des mines, coûtent environ 90,000 francs par année; il reste donc, comme boni définitif sur la redevance, 210,000 francs en moyenne.

Voici, au surplus, un tableau qui indique le chiffre exact des dépenses soldées, de 1851 à 1860, sur les budgets du Département des Travaux publics. On remarquera que la dépense, qui s'est accrue de 16,700,000 francs à 24,200,000 francs de 1851 à 1856, n'a guère varié depuis cette dernière année; cela est d'autant plus satisfaisant que la recette n'a pas cessé de s'accroître, ainsi que nous l'avons vu ci-dessus.

On doit ne pas oublier, d'ailleurs, que les imputations faites sur le budget ne représentent pas exclusivement des frais d'entretien, d'exploitation ou de location; elles comprennent, en outre, des dépenses d'amélioration et parfois de construction : on peut, à cet égard, revoir ce que nous avons exposé dans les parties où nous nous sommes occupé des opérations du chemin de fer de l'État et du service des canaux et rivières. C'est ainsi encore que le tableau suivant renseigne pour les routes pavées ou empierrées une dépense considérable dont une très-grande partie a été consacrée à des travaux de construction; il contient aussi plus de 700,000 francs employés à l'établissement de la dernière section du canal de Zelzaete à la mer du Nord. Pour expliquer de nouveau ces différentes circonstances, nous devrions rentrer dans les développements et les détails qui sont déjà déposés dans les pages précédentes de notre travail; nous nous bornerons donc à insérer ici le relevé dont il vient d'être parlé.

SERVICES.		1851.	1852.	1853.	1854.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Administration centrale.	Ministre	21,000 00	21,000 00	21,000 00	21,000 00
	Personnel	317,382 23	416,216 86	565,274 50	576,715 19
	Frais de route	20,390 00	20,836 01	27,031 18	29,670 77
	Matériel	39,999 52	39,853 46	49,998 85	49,996 71
Avocats du Département		» »	» »	» »	» »
Routes (1)		2,618,559 59	2,574,997 72	2,576,870 35	2,573,557 28
Plantations des routes		38,659 49	40,338 90	40,257 52	39,972 12
Bâtiments civils		111,020 07	89,635 08	248,929 58	155,463 15
Canaux et rivières (2)		1,325,391 50	1,314,646 23	1,386,935 33	1,859,252 86
Plantations des canaux		26,019 46	24,919 39	21,334 95	15,508 13
Études de projets		2,920 00	1,517 37	4,740 12	3,177 08
Bacs et bateaux de passage		16,563 00	21,277 85	19,925 23	17,520 58
Polders		2,000 00	2,000 00	2,000 00	9,000 00
Ports et côtes. — Phares et fanaux		306,895 86	287,065 63	284,267 05	250,192 65
Personnel des ponts et chaussées. — Jurys d'examen (3)		916,659 56	948,343 86	980,662 61	980,694 13
Mines	Conseil	43,873 87	43,422 00	43,468 60	43,596 00
	Corps. — Jurys d'examen (3)	138,516 63	138,703 60	142,819 26	142,996 27
	Impressions	6,996 50	6,999 50	6,987 80	6,938 50
	Caisses de prévoyance (subsides)	45,000 00	45,000 00	45,000 00	44,999 00
Commissions des Procédés nouveaux et des Annales des travaux publics		5,082 35	5,457 70	5,380 20	5,255 10
Chemin de fer (3)		8,850,753 18	8,696,624 41	9,631,468 82	11,219,066 83
Télégraphes (3)		52,617 04	56,162 92	69,706 14	89,496 31
Postes (3)		1,626,535 36	1,678,891 53	1,657,382 19	1,664,896 31
Traitements d'attente		» »	» »	» »	» »
Pensions (3)		109,252 37	108,366 84	117,154 14	112,303 15
Secours		3,595 00	3,322 00	4,005 00	3,555 00
Dépenses imprévues		38,100 72	45,578 87	29,971 01	49,942 55
Totaux		16,683,793 30	16,631,477 73	17,982,537 43	19,965,052 62

Indépendamment des allocations ouvertes par les lois annuelles des budgets, il a été mis à la disposition du Ministre des Travaux publics, des *crédits ou fonds spéciaux* formant, dans leur ensemble, un capital considérable.

Nous avons indiqué, dans le cours du présent travail, le chiffre des prélèvements faits sur ces crédits, et la destination qu'ils ont reçue ; de 1851 à 1860, on a consacré :

	fr. c.
Aux canaux et rivières	29,202,367 47
— ports et côtes	1,894,579 63
A reporter	31,096,947 10
Report	31,096,947 10
Aux chemins de fer de l'État	25,729,351 82
— routes	240,915 40
— télégraphes	660,500 72
— bâtiments de l'État	275,785 44
Total	58,003,500 48

D'après ce qui précède, les différentes branches de service ressortissant au Ministère des Travaux publics, ont produit,

(1) Ces chiffres comprennent les dépenses d'entretien des routes et les frais de construction de routes nouvelles.

(2) Y compris 100,000 fr. payés pour solde du prix d'acquisition de la Petite-Nèthe et 733,842 fr. 49 c. employés à la construction du canal de Zelzaete à la mer.

(3) Non compris les traitements d'attente ni les secours exceptionnels

1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
21,000 00	21.000 00	21,000 00	17,500 00	19,250 00	21,000 00	204,750 00
573,573 84	573,240 85	565,922 69	569,121 26	589,928 97	594,392 73	5,344,772 12
27,274 68	29,777 10	32,064 78	28,233 00	28,940 14	27,424 78	274,642 44
50,000 00	51,118 85	49,997 57	50,000 00	49,999 99	50,000 00	480,994 98
29,350 00	29,999 00	29,216 00	29,000 00	29,000 00	29,000 00	175,565 00
2,577,138 00	3,044,347 74	2,665,524 09	2,574,124 66	2,830,143 28	2,584,068 97	26,646,898 68
40,226 53	40,869 16	40,143 21	39,610 10	37,998 28	40,344 34	398,686 65
342,025 82	134,079 36	216,768 33	131,566 49	154,360 10	156,577 44	1,740,425 59
1,748,741 43	1,524,521 30	1,487,171 61	1,746,998 67	1,433,001 67	1,451,220 72	15,278,184 02
4,534 95	8,954 75	22,775 60	26,485 98	14,114 08	6,388 45	171,032 74
1,883 96	3,238 72	6,997 25	8,092 25	6,638 00	24,025 47	63,199 92
18,760 36	20,470 93	18,294 59	26,999 76	17,468 44	14,244 71	194,525 13
» »	» »	» »	8,129 75	» »	» »	23,129 75
334,927 41	349,180 54	563,848 80	468,880 38	383,825 08	354,636 69	3,583,720 06
996,859 85	1,013,076 89	1,077,144 32	1,094,082 90	1,094,693 35	1,100,346 57	10,202,858 04
44,068 00	44,006 30	44,342 30	42,062 58	41,442 92	44,319 54	434,902 44
143,443 13	153,260 45	149,597 91	149,910 90	153,598 07	179,916 48	1,492,762 35
6,991 01	6,998 00	8,169 00	6,943 00	6,600 80	3,514 75	67,138 56
45,000 00	44,999 60	45,000 00	45,000 00	45,000 00	45,000 00	449,998 60
5,100 50	5,041 55	5,284 40	5,137 86	5,718 27	6,575 20	54,032 83
13,004,478 54	14,695,314 45	14,508,034 08	14,659,269 50	14,474,593 50	14,214,956 73	123,954,256 74
113,571 84	125,235 51	177,671 45	219,174 19	265,343 69	334,935 78	1,504,214 87
1,723,288 92	1,834,834 76	2,088,594 04	2,493,803 97	(5) 2,470,455 64	2,581,340 08	19,520,192 80
» »	» »	» »	56,827 53	56,204 46	63,943 64	176,975 63
122,511 80	152,344 92	155,409 06	177,265 93	190,206 75	190,461 66	1,435,246 02
164,645 00	297,401 79	6,885 00	4,960 00	6,980 00	7,000 00	502,348 79
26,758 91	41,436 50	33,769 24	34,413 32	44,075 09	34,970 64	378,996 85
22,166,154 48	24,241,718 59	24,020,466 02	24,444,196 98	24,449,879 94	24,154,772 04	244,709,768 83

depuis le 1er janvier 1851 jusqu'au 31 décembre 1860, une recette totale pour le Trésor national de . . fr. 325,000,000

Ces mêmes services ont coûté, du chef des dépenses supportées par les budgets (et ce sont en partie des dépenses de construction et d'amélioration), une somme de . . . . fr. 215,000,000

Des travaux neufs d'utilité publique ont été

Reste, à reporter. . . fr. 110,000,000

Report. . . fr. 110,000,000

exécutés pour . . . . » 58,000,000

Il est donc resté dans les caisses du Trésor public, un excédant net de . . . . fr. 52,000,000

lequel est venu en dégrèvement des charges de toute nature qui pèsent sur les budgets de la Dette publique et des autres Départements.

L'emploi de la somme prémentionnée de 58,000,000 de francs est indiqué dans le tableau suivant, lequel fait connaître à la fois le montant de la dépense de chacune des années 1851 à 1860, et le montant des crédits absorbés par chacun des grands ouvrages d'utilité publique auxquels ces capitaux ont été consacrés.

accordés en 1855 et 1856, aux employés inférieurs de l'État : ces traitements et ces secours sont renseignés dans le présent tableau sous un seul chiffre pour toutes les administrations ressortissant au Département.

(4) Y compris le coût d'acquisition d'une maison destinée au service de la poste, à Gand (105,000 francs) ; non compris une dépense analogue faite à Liége (voir le tableau suivant).

(5) Y compris les sommes imputées sur le budget de la Dette publique, en acquit de *pensions civiles* liquidées par le Département des Travaux publics.

Tableau indiquant les dépenses imputées, de 1851 à 1860, sur les fonds

DÉSIGNATION DES SERVICES.	DATES DES LOIS qui ont mis des crédits spéciaux à la disposition du gouvernement.	MONTANT DES CRÉDITS.	DÉPENSES imputées sur ces crédits jusqu'au 31 décembre 1850.	EN 1851.	EN 1852.	EN 1853.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Canal de Zelzaete à la mer du Nord. — Première section	26 juin 1842, 29 fév. 1844	1,250,000 00				
	18 juillet 1846	330,000 00				
	28 mars 1847	650,000 00				
	17 avril 1848	400,000 00				
		(1) 2,330,000 00	2,305,724 94	» »	» »	24,000 00
Canal de Zelzaete à la mer du Nord. — Deuxième et dernière sections	28 mars 1847	720,000 00				
	17 avril 1848	435,000 00				
	17 juillet 1849	400,000 00				
	4 juin 1850	130,000 00				
		(1) 1,685,000 00	1,594,415 62	14,873 97	32,093 55	32,434 93
Canal de Deynze à Schipdonck et à la mer du Nord, vers Heyst	18 juin 1846	500,000 00				
	28 mars 1847	250,000 00				
	17 avril 1848	400,000 00				
	17 juillet 1849	500,000 00				
	4 juin 1850	330,000 00				
	20 décembre 1851	2,500,000 00				
	7 juin 1855	1,200,000 00				
	12 mars 1856	1,754,000 00				
	5 mars 1858	1,300,000 00				
	8 septembre 1859	900,000 00				
		9,634,000 00	1,678,818 92	106,833 60	159,147 64	149,666 36
Écoulement des eaux de l'Escaut	18 juin 1846	300,000 00				
	20 décembre 1851	1,500,000 00				
	8 septembre 1859	550,000 00				
		2,350,000 00	299,933 94	» »	1,580 95	3,095 74
Canal de la Campine	29 septembre 1842	1,750,000 00				
	24 juillet 1844	1,410,000 00				
	24 septembre 1845	930,000 00				
	18 juillet 1846	200,000 00				
	15 mai 1847	280,000 00				
	17 avril 1848	(2) 32,706 44				
	7 juin 1855	300,000 00				
	1er juillet 1858	50,000 00				
	8 septembre 1859	1,100,000 00				
	17 février 1860	128,233 33				
		6,200,939 77	4,313,308 08	505 68	» »	6,510 29
Canal d'embranchement vers Turnhout	6 avril 1845	1,040,000 00				
	15 mai 1847	(3) 374,405 98				
		1,414,405 98	1,402,949 67	10,489 75	» »	» »
Amélioration du régime de la Grande-Nethe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele à Nieuport par Furnes à la frontière française	8 mars 1858	500,000 00				
	8 septembre 1859	900,000 00				
		1,100,000 00	» »	» »	» »	» »
A reporter		25,014,345 75	11,595,151 17	132,703 00	192,822 14	515,707 32

(1) Non compris 980,000 francs rattachés aux budgets de 1854 et de 1855 et dépensés à concurrence de 723,501 fr. 50 c.
(2) Crédit primitif de 154,000 francs réduit, par voie de transfert, à 32,706 fr. 44 c. (*voir* la loi du 17 février 1860).
(3) Id. 390,000 francs id. id. à 374,405 fr. 98 c. (Id.).

…éciaux mis à la disposition du Département des Travaux publics.

DÉPENSES IMPUTÉES								TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES, au 31 décembre 1860.	Reste disponible SUR LES CRÉDITS, au 1er janvier 1861.
EN 1854.	EN 1855.	EN 1856.	EN 1857.	EN 1858.	EN 1859.	EN 1860.	DE 1851 à 1860.		
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	24,000 00	2,329,724 94	275 06
» »	» »	» »	» »	2,624 18	» »	» »	82,026 63	1,676,142 25	8,557 78
929,522 02	1,440,127 68	900,116 15	1,082,213 14	405,888 36	764,239 23	867,107 07	7,104,861 22	8,783,680 14	850,319 86
46,662 83	90,850 94	115,563 18	89,512 28	31,449 76	75,703 56	11,899 38	466,288 62	766,222 56	1,583,777 44
406 68	1,898 80	50,657 13	158,010 15	64,078 07	17,877 56	129,812 41	449,756 77	1,763,064 88	1,137,874 92
» »	725 00	» »	» »	» »	244 56	» »	11,486 31	4,414,405 98	» »
» »	» »	» »	» »	500 00	156,413 88	129,631 03	286,544 91	286,544 91	1,113,455 09
976,591 53	1,533,602 42	1,066,336 46	1,329,735 57	524,510 37	1,014,475 79	1,138,449 89	8,424,934 46	20,020,085 63	4,994,260 12

DÉSIGNATION DES SERVICES.	DATES DES LOIS qui ont mis des crédits spéciaux à la disposition du gouvernement.	MONTANT DES CRÉDITS.	DÉPENSES imputées sur ces crédits jusqu'au 31 décembre 1850.	EN 1851.	EN 1852.	EN 1853.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Report.	. . . .	25,044,345 75	11,595,151 17	132,703 00	192,822 11	515,707 32
Prolongement jusqu'à Anvers du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.	20 décembre 1851. . . .	1,500,000 00				
	1er juillet 1858	110,000 00				
	6 juillet 1860.	350,000 00				
		1,960,000 00	» »	» »	8,171 34	1,106,919 13
La Meuse dans la traverse de Liége	20 décembre 1851. . . .	8,000,000 00				
	8 septembre 1859. . . .	240,000 00				
		8,240,000 00	» »	» »	664,026 09	1,729,365 05
Canal de communication entre le Deiner (Hasselt) et le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, et embranchement de la Pierre-Bleue au canal de Beverloo.	20 décembre 1851	2,650,000 00				
	1er juillet 1858	450,000 00				
	6 juillet 1860.	10,000 00				
		3,110,000 00	» »	» »	3,350 00	1,650 00
Canal de Gand à Bruges (approfondissement) . . .	20 décembre 1851	1,000,000 00				
	12 mars 1856	1,000,000 00				
	5 mars 1858	700,000 00				
	8 septembre 1859. . . .	1,340,000 00				
		4,040,000 00	» »	» »	3,200 00	305,739 90
Écoulement des eaux et approfondissement de la Sambre.	20 décembre 1851	650,000 00				
	8 septembre 1859 . . .	1,000,000 00				
		1,650,000 00	» »	» »	17,097 84	10,874 38
Canal de Charleroy à Bruxelles (élargissement). .	20 décembre 1851	1,000,000 00				
	12 mars 1856	214,000 00				
		1,214,000 00	» »	» »	1,100 00	2,500 00
Amélioration de la Dendre.	20 décembre 1851 . . .	500,000 00				
	5 mars 1858	63,448 39				
	8 septembre 1859. . . .	1,500,000 00				
		2,063,448 39	» »	» »	63,434 01	9,903 28
Amélioration de la Senne, de l'Yser et des Nèthes (subsides).	20 décembre 1851. . . .	300,000 00	» »	» »	» »	2,100 00
Canal latéral à la Meuse.	16 mai 1845. 3,500,000 00	7,698,374 56	7,455,248 52	122,635 96	71,165 73	10,292 10
	22 mars 1848. 2,000,000 00					
	18 mai 1848. 800,000 00					
	17 juill. 1849. 800,000 00					
	4 juin 1850. 590,000 00					
	5 mars 1858. 8,374 56					
Canalisation de la Lys.	8 septembre 1859. . . .	300,000 00	» »	» »	» »	» »
Ensemble pour les canaux et rivières. . .	(A reporter). . .	(1) 58,559,865 70	19,050,399 69	255,338 96	1,024,367 15	3,725,374 16

(1) Non compris : 1° les 17,000 francs votés par la loi du 6 juin 1855 pour travaux à effectuer ultérieurement sur le territoire français, dans le but d'obvier aux inondations de la Haine ; 2° les 980,000 francs indiqués au renvoi (1) de la page 62 ; 3° les 350,000 francs payés à titre de prix d'acquisition de la Petite-Nèthe canalisée ; 4° les 460,000 fr. consacrés à l'amélioration des eaux du Sud de Bruges (voir ci-dessus p. 110).

DÉPENSES IMPUTÉES								TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES, au 31 décembre 1860	Reste disponible SUR LES CRÉDITS, au 1er janvier 1861
en 1854.	en 1855.	en 1856.	en 1857.	en 1858.	en 1859.	en 1860.	de 1851 à 1860.		
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
976,591 53	1,533,602 42	1,066,336 46	1,329,735 57	524,310 37	1,014,475 79	1,138,449 89	8,424,934 46	20,020,085 63	4,994,260 12
1,360,214 22	1,080,083 29	500,906 52	252,368 37	109,541 04	152,990 09	74,364 94	4,642,556 18	4,642,556 18	317,443 82
1,497,306 36	882,122 32	913,418 34	749,774 17	304,064 63	780,460 87	481,067 08	7,998,304 88	7,998,304 88	214,695 12
847,046 60	744,912 07	680,694 38	401,717 95	339,538 69	405,796 40	12,868 05	3,407,574 14	3,407,574 14	2,425 86
420,419 80	98,326 46	172,366 00	422,570 87	377,264 63	282,852 93	3,634 43	2,086,415 02	2,086,415 02	1,953,884 98
119,066 97	114,502 49	15,268 85	36,542 88	57,809 28	78,805 34	15,583 78	495,551 81	495,551 81	1,154,148 19
252,833 99	599,424 25	143,607 72	136,716 60	88,124 68	9,657 40	» »	1,203,964 64	1,203,964 64	10,035 36
144,544 29	93,854 35	163,574 74	27,695 30	38,232 98	19,319 41	646 95	558,199 34	558,199 34	1,504,949 05
17,286 95	17,286 95	118,597 49	42,186 44	» »	60,000 00	» »	257,757 83	257,757 83	42,242 17
572 18	16 00	69 54	» »	8,362 66	» »	8 90	243,123 04	7,698,371 56	» »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	184,169 13	184,169 13	184,169 13	115,830 87
5,632,576 89	5,164,130 60	3,744,536 98	3,399,308 15	1,844,448 93	2,504,358 23	1,907,813 12	29,209,250 47	48,252,650 16	10,307,215 54

DÉSIGNATION DES SERVICES.	DATES DES LOIS qui ont mis des crédits spéciaux à la disposition du gouvernement.	MONTANT DES CRÉDITS.	DÉPENSES imputées sur ces crédits jusqu'au 31 décembre 1850.	EN 1851.	EN 1852.	EN 1853.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Report. . . .	. . . .	58,559,865 70	19,050,399 69	255,338 96	1,024,367 15	3,725,371 46
Construction d'un embarcadère à Anvers	7 juin 1855	120,000 00	» »	» »	» »	» »
Amélioration des ports et côtes	20 décembre 1851 .	400,000 00				
	7 juin 1855	300,000 00				
	12 mars 1856	640,000 00				
	5 mars 1858 . . .	700,000 00				
	8 septembre 1859 . .	650,000 00				
		2,690,000 00	» »	» »	22,364 26	7,762 50
Chemin de fer de l'État	1er mai 1834	10,000,000 00				
	18 juin 1836	14,524,163 74				
	12 novembre 1837. .	9,066,448 57				
	25 mai 1838	23,200,807 82				
	28 décembre 1839. .	11,031,262 85				
	21 juin 1840	4,489,877 39				
	26 juin 1840	53,934,503 38				
	29 septembre 1842.	24,000,000 00				
	7 mars 1845. . . .	300,000 00				
	13 avril 1845 . .	7,960,000 00				
	15 juin 1846, 15 mai 1847.	76,440 25				
	16 août 1846	3,712,960 00				
	21 avril 1848. . . .	5,000,000 00				
	24 mai 1848	2,005,641 38				
	4 juin 1850	78,933 44				
	20 décembre 1851 .	1,500,000 00				
	14 avril 1852. . . .	320,658 35				
	25 avril 1853. . . .	4,880,000 00				
	17 mai 1854	231,000 00				
	21 mai 1854	9,000,000 00				
	31 décembre 1856. .	5,820,000 00				
	19 décembre 1857. .	255,000 00				
	3 mars 1859. . . .	121,000 00				
	8 septembre 1859 .	4,850,000 00				
	Ville de Bruxelles .	278,299 24				
	2 juillet 1860 . . .	40,000 00				
	6 juillet 1860 . . .	105,000 00				
	18 juillet 1860 . . .	1,000,000 00				
		(1) 197,798,936 44	168,122,926 73	170,732 85	1,042,894 45	1,149,172 5[illegible]
Affluents aux chemins de fer (3).	8 septembre 1859 .	500,000 00	» »	» »	» »	»
Télégraphes.	4 juin 1850	250,000 00				
	14 avril 1852. . . .	150,000 00				
	7 avril 1854. . . .	170,000 00				
	31 décembre 1856. .	180,000 00				
	27 mai 1859	226,000 00				
		976,000 00	250,000 00	» »	67,673 82	77,013
Hôtel des Ministères de la Justice et des Travaux publics.	8 septembre 1859 .	700,000 00	» »	» »	» »	» »
Immeubles destinés aux bureaux des postes à Liége.	6 juillet 1860 . . .	152,000 00	» »	» »	» »	» »
TOTAUX. . .	. . . .	261,496,802 41	187,423,326 42	726,071 81	2,157,299 68	4,959,320 23

(1) Non compris : 1° le crédit de 100,000 francs alloué par la loi du 31 décembre 1856 pour l'établissement de haies de clôture le long du chemin de fer concédé de Dendre-et-Waes ; 2° ni le crédit de 70,000 francs alloué par la loi du 30 mars 1857, pour couvrir la part de l'État dans les travaux à faire à la station de Landen ; 3° ni une somme de 7,365,000 francs à prélever, pour le parachèvement des chemins de fer de l'État, sur les ressources ordinaires du Trésor public. (Loi du 8 septembre 1859.)

(2) Y compris 29,007 fr. 58 c. restant disponibles à la Régie des chemins de fer et 217,949 fr. 77 c. non encore employés sur le montant du subside de la ville de Bruxelles.

(3) Non compris 500,000 francs alloués par la même loi mais imputables sur les ressources ordinaires et mis à la disposition du Ministre en 1861 et 1862 seulement.

DÉPENSES IMPUTÉES								TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES, au 31 décembre 1860	Reste disponible SUR LES CRÉDITS, au 1er janvier 1861
EN 1854.	EN 1855.	EN 1856.	EN 1857.	EN 1858.	EN 1859.	EN 1860.	DE 1851 à 1860.		
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
5,632,576 89	5,464,430 60	3,744,536 98	3,399,308 45	4,844,448 93	2,504,358 23	4,907,813 42	29,202,250 47	48,252,650 46	10,307,215 54
» »	» »	26 50	» »	90 50	» »	» »	117 00	117 00	119,883 00
307,550 00	131,491 47	248,525 00	251,447 98	256,805 43	307,088 84	300,944 75	1,894,579 63	1,894,579 63	795,420 37
,951,544 46	4,990,224 58	3,389,916 24	4,273,704 72	3,433,122 92	1,006,569 49	2,351,439 86	25,729,351 82	193,852,278 55	(2) 3,946,657 86
» »	» »	» »	» »	» »	8,328 60	232,586 80	240,915 40	240,915 40	259,084 90
408,764 36	24,017 38	40,724 58	410,523 86	53,990 90	110,223 46	67,574 94	660,500 72	910,500 72	65,499 28
» »	» »	» »	» »	» »	» »	166,087 27	166,087 27	166,087 27	533,912 73
» »	» »	» »	» »	» »	» »	109,698 17	109,698 17	109,698 17	42,301 83
10,000,435 71	10,309,863 73	7,393,756 30	8,034,984 74	5,288,458 38	3,997,168 02	5,436,144 61	58,003,500 48	245,426,826 60	16,069,975 51

TABLE DES MATIÈRES.

